

ПАМЕТТА НА ВРЕМЕТО

*ВИСШЕ ТРАНСПОРТНО
УЧИЛИЩЕ*



“ТОДОР КАБЛЕШКОВ”

**Уважаеми колеги и приятели на
ВТУ „Тодор Каблешков“!
Честита юбилейната 2022 година !**

През нея личният състав на ВТУ и офицерите и сержантите от запаса и резерва, членове на клуба на ОСЗР и всички каблешковци – възпитаници на ПЖИ, ВВТУ И ВТУ „Тодор Каблешков“ ще отбележат по достоен начин вековния юбилей на любимото училище.

В тази връзка на уебсайта на училището и клуба на ОСЗР започваме публикуване на три от четирите глави от книгата „Паметта на времето“, посветена на 100 - годишния юбилей на ВТУ „Тодор Каблешков“, в следния порядък:

- втората половина на м. януари - глава първа: „Държавно железопътно училище-1922-1958 год.“;
- последната десетдневка на февруари - втора глава-„Полувисш железопътен институт-1958- 1984 год.“;
- края на март-трета глава-„ВВТУ „ Тодор Каблешков-1984-2000 год.“

Авторският колектив Ви благодари за оказаното съдействие и подкрепа и очаква вашите мнения и препоръки на мобилни телефони:

0884782759 - Асен Йосифов

0888578748 - Тодор Тодоров

0885914484 - Ирена Станоева.

Приятно четене!

ПАМЕТТА НА ВРЕМЕТО

100 години от създаването на железопътно училище в България

Авторски колектив:

Асен Йосифов

Тодор Тодоров

Иван Омайски

Ирена Станоева

Компютърна обработка - Ирена Станоева

Дигитализация на снимковия материал - о.з. Тодор Тодоров

УВОД

ЧЕСТИТ ВЕКОВЕН ЮБИЛЕЙ, КАБЛЕШКОВЦИ

През месец октомври 2022 година се навършват 100 години от създаване на първото и единствено в България учебно заведение за подготовка на кадри за българските железници. До 1984 година те получават средно и полувисше образование, а след тази година полувисше и висше. От 2001 год. във ВТУ „Тодор Каблешков“ се подготвят и специалисти за други специалности в областта на транспорта.

За този век съществуване / 1922 - 2022 г. / според неговата ведомствена подчиненост, образователен и военизиран статут, училището преминава през осем етапа:

- Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите - /1922-1928 г./;
- Железопътно училище в състава на железопътния полк в Министерството на войната – /1928-1945 г./;
- Средно държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите – /1946-1950 г./ ;
- Средно транспортно училище и Транспортен техникум към Министерството на транспорта - /1950-1958 г./;
- Полувисш железопътен институт към Министерството на транспорта – /1958-1962 г./;
- Полувисш железопътен институт – военно учебно заведение към Министерството на транспорта – /1962-1984 г./;
- Висше военно транспортно училище /ВВТУ/ към Министерството на транспорта - /1984-2000 г./;
- Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“ – от 2001 г. до сега.

В далечната 1922 година първите възпитаници на Държавното железопътно училище са млади ентузиасты, които са желаели изграждане в страната на сигурен и стабилен железопътен транспорт. По - голямата част от тях са синове на трудещи се работници и селяни, страдалци на майка България, преминала през огъня на три войни / 1912 – 1918 год. / и жестоки класови битки. По това време нищетата и мизерията цари навсякъде. Учениците, в черни униформи и възгуби от селския и градския труд, но с пламтящи и жадни за знания сърца, прекрачват прага на училището с искреното желание да станат

добри локомотивни машинисти, чиновници по движението, влакови кондуктори и надзиратели по поддържане на железния път.

С такива мисли и надежди тези млади хора застават в строя на 29 октомври 1922 година и слушат първите напътствени слова на своите командири и преподаватели. Изучават старателно тънкостите на железничарската професия, въпреки трудностите от всякакво естество както в учебния процес, така и в бушуващите в страната политически борби. Някои от тях изразяват своите симпатии в разразяващите се извън училището класови схватки и понасят наказния за политическата си дейност - осъждани и изключвани от учебното заведение.

Първите преподаватели носят в сърцата си младежкия пламък на учениците, високия професионализъм, стремежа към просвещение, техническа грамотност, любов към парния локомотив, железопътния вагон и новостите в железопътния транспорт.

Първите командири са обладани от прогресивните възжеления на българското офицерство, преминало през огъня на Балканската, Междусъюзническата и Първата световна войни.

Истински разцвет на учебното заведение настъпва след 1962 година, когато започва да функционира като военизиран Полувисш железопътен институт. Година след година се търсят и намират по-съвършени принципи и методи на работа, нови учебни планове, съвременни форми и средства за обучение на курсантите. Усъвършенства се учебно-материалната база по пътя на автоматизирано, механизирено и компютъризирано поднасяне на учебния материал. Сериозно внимание се обръща на възпитанието на курсантите и водене на учебен процес съобразно изискванията на техническия прогрес.

Този разцвет в развитието на учебното заведение, се постига и с помощта на отлично подготвения офицерски и преподавателски състав. Намерен е необходимият баланс за провеждане на високо ефективен учебен процес.

Всеки от нас, завършилите транспортното училище, има незаличими спомени. В съзнанието ни са останали завинаги образите и характерните черти на нашите командири и преподаватели. Като мъдри учители те ни поеха от първия ден и ни помагаха да преодолеем по-леко „лабиринтите“ на професионалното и военно обучение и възпитание.

Със своите лични качества бяха образец за подражание. Станаха пример за нас с високия си професионализъм, любов към професията, воинска култура, безукорен външен вид и дисциплинираност. Заразяваха ни с уменията да намират най-прекия път към нашите сърца и души, както и да предават и внедряват своите знания и изисквания по пътя на прякото възпитателно въздействие. Успяха за краткото време на обучението ни да надградят нашите младежки навици и привички и да създадат у нас нови професионални и воински качества като ред, организираност, трудолюбие, честност и почтенност, естетичност и грижовност за съхраняване на повереното ни държавно и военно имущество.

Всичко това впоследствие се оказа много полезно за работата ни като железопътни специалисти, командири, възпитатели, преподаватели и служители в системата на железопътния транспорт. До голяма степен тези придобити качества останаха трайни и в живота ни, и след приключване на служебната и трудовата дейност.

Поколения български железничари и военнослужещи следват примера на своите бивши преподаватели, командири и възпитатели и са дълбоко благодарни за стореното от тях в годините на своята младост. На починалите – дълбок поклон! И вечна им памет! Те и живите са в душите ни! Ние им оставаме завинаги признателни. Никой не е забравен и нищо не е забравено! Те са живият мост, по който премина всичко добро в обучението и възпитанието на десетки хиляди железничари и железопътни воители.

Успехите се дължат и на бившите войници, ученици, курсисти, курсанти и студенти, които са носители на най-чистите и светли възжеления на нацията ни – да овладеят железничарската професия, да служат всеотдайно на родината, за да има тя модерен и съвременен железопътен транспорт, за да растат в градовете и селата ни хармонично развити личности.

Ние бяхме тези млади и разумни момчета от всички краища на страната, които току - що прекрачили прага на железопътното училище, Полувисшия железопътен институт и ВВТУ „Тодор Каблешков“, плахо търсят очите на своите командири и преподаватели. Тъгувахме за родните си места и своите близки и в много от нас в малкото джобче на куртката си ревниво пазахме една снимка на любимото момиче и малко смачкано писъмце, което прочитяхме насаме всяка вечер.

Нашият път започваше с трепетно докосване и целуване на бойното знаме, полагането на военна клетва, за да премине след това по стръмнините на курсантското ежедневие. Успешно се справяхме в безсънните нощи над учебниците, курсовите задания и чертежи. Проявявахме нужната твърдост в тактическите занятия, военните лагери и носенето на караулната и вътрешната служба...

Това беше реалност, за някои мечта след ученическата скамейка, а за други предизвикателство, с което на всяка цена трябва да се справят.

Често разглеждаме старите снимки от онова време, които ни изпращат колегите. Колко много надежда за Утре има в тях! Намерения, младост, мечти, планове...

От тези плахи, неуверени млади хора, преминали през учебните зали и лаборатории, през строевия плац, военния полигон и огневия рубеж, през стаите за отдых и караулната стоянка, сред стоманените коловози, гари и депа, за три или пет години израстват мъже, които подобно на нажеженото желязо се потопяват в ледените струи на трудностите, за да добият тази якост, която наричаме челичена.

Възмъжали и професионално подготвени, след години на упорит труд и реализация в структурите на железопътния транспорт, много от нас достигнаха високи ръководни длъжности в системата на Министерството на транспорта, Войските на Министерството на транспорта, ВВТУ „Тодор Каблешков“ и Висшето транспортно училище „Т. Каблешков“, а и не само в тях. Станаха народни представители, министри и заместник-министри на транспорта, генерални и заместник-генерални директори на БДЖ и НКЖИ, началници на железопътни управления и отдели, генерали и полковници, професори, доктори на науките, дипломати, поети и писатели, журналисти, изтъкнати музиканти и творци на изкуството и културата, герои на социалистическия труд, заслужили майстори на спорта и световни, олимпийски, балкански и републикански шампиони, почетни железничари, кавалери на най-високите държавни и международни отличия.

Всички те са гордост не само за транспортното училище, но и наша национална гордост.

КАБЛЕШКОВЦИ!

Днес те са навсякъде в нашата страна, където има железен път. Може да се видят по всички жп гари и спирки, в Софийския метрополитен, където се строят нови линии или се ремонтират съществуващите по строежа на нови мостове, естакади и тунели, във влаковите композиции, в жп депа и в изследователските институти по железопътен транспорт. Наричат ги „КАБЛЕШКОВЦИ“ не само защото са завършили Полувисшия железопътен институт, ВВТУ и ВТУ „Т. Каблешков“, но и защото в сърцата си носят частица от онова велико чувство на своя патрон, наречено любов към народ и родина...

Това чувство на удовлетвореност всеки ден изпитват десетки хиляди възпитаници на транспортното училище. Всички те мъжествено и твърдо стояха, стоят и днес на своя пост – български железничар!

Други са напуснали този свят, но оставили трайни следи в анализите на историята на училището и железопътния транспорт. Загубата на много знакови личности оставя дълбока бездна, но ние, за съжаление, понякога бързо прежалваме всичко. С лека ръка зачертаваме, изхвърляме, низвергваме, стараем се да забравим, че в живота има незаменими и незабравими неща...

Авторите на книгата имаме прекрасни спомени и много обич в сърцата си към тези хора, които вече не са между нас. Затова тя е и за смисъла на спомените, родени от безбройните контакти с много хора. За уроците и паметта като „времеубежище“ за чувствата. Тези хора, кой по-рано, кой по-скоро принадлежат на отминалото време. Но ние живите сме им съвременници. Те са още в нас, в нашата памет, в паметта на времето, което е в нас, и ние сме в него. Спомняме си за тях и допринасяме имената и делата им да останат постоянно за бъдните поколения. Това е скромният ни принос във формирането на ценностна система в потомците ни, което в момента е проблем на обществото. Живеем в разделно и преломно време и имаме крещяща нужда да възкресим добрите примери от историята на Висшето транспортно училище и да съхраним спомените живи.

Паметта на отминалото време! Ние живеем със спомена за тези години. Обърнем ли взор назад то ни се струва все по-мило и по-хубаво, защото там са приютени най-хубавите години на нашата отминала младост. И тези хора, за които се разказва в книгата – министри, генерали, офицери, професори, преподаватели, курсанти, железничари от всякакъв ранг ни се виждат именно за това по-значими, по-мили и по-характерни. Може би!

И все пак считаме, че в миналото на любимото училище има командири и преподаватели, личности, заобиколени с ореола на „светци“, хора всеотдайни, със силни и широко скроени души и любящи сърца. Смятаме ги великани, които се издигат над безименното множество, и тогава, и днес тъй високи и горди „...като вековни дървета над храстите, на една гора..“

Те бяха многобройна фаланга от железни борци, които получили сякаш от самото провидение голяма и тежка мисия, имат добродетели и качества, поголеми от тези на обикновенните смъртни. Работеха всеотдайно и безкористно. Виждаме ги приведени над книгите в тишината на безсънните нощи, вдъхновени преподаватели и командири сред възторжените и пламенни души на курсантите и студентите.

В книгата бавно и тържествено шества изминалото време, изпълнено с воински и трудов героизъм, себеотрицание и висок професионализъм, шества духът на изминалите 100 години, и на една цяла железничарска армия. Паметта на времето възкръсва и оставя след себе си минутната струя на неволно уважение, почит и гордост.

Дълъг, вековен път, изминат през годините – от пламенния въторг на младостта до тишината на преклонните старини.

И над всичко това топлата, широка вълна на беззаветната привързаност и обич към училището, професията и Родината.

*„...За този свят, за този мирис земен
опъвахме си нервите до скъсване,
ний всичко дадохме преди да вземем –
да бъдем други, вече късно е“*

Сигурно поетът Павел Матев, когато е написал тези думи, е мислил за себе си, за своето поколение, защо не и за целият български народ! Но то е откровение и за нас, които вече половин век не сваляме пагоните, не от раменете, а от съзнанието си.

Съзнанието – плодно зърно в 100-годишната история на училището. Историята на истинските български- каблешковци! И ги виждаме сега между нас – все така обикновени, кой веселяк и шегаджия, кой по-тих и замислен – те такива си бяха още в любимото училище. Не размахват работата си като бивши

командири и преподаватели, нито като флаг на слава и геройство, нито като емблема за специални заслуги.

И богатството им не се вижда. Значи съзнанието им си е останало като на всички скромни и честни хора. Закономерието на живота прореди и посребри косите на всички живи възпитаници на железопътното училище.

Но ние не съжаляваме за отлитащото време – безвъзвратно е то. Душата ни се стяга само от нестореното, отредено от самия живот, несторено, поради нечие скудоумие, поради толкова заклеявания и неизживян догматизъм, поради нисък таван на мисълта, които вкупом водят до проблеми в съзнанието, от които се излиза мъчително трудно, а често и не се излиза и тогава тежко им на онези, които зависят от такова увредено съзнание...

Понякога слагаме на кантар минало и настояще. Много хора говорят за предимството на днешното време, но има и такива, които харесват повече предишните времена. Не от някакви политически подбуди, а заради самочувствието и възпитанието в изконни човешки ценности, в които са израстнали като хора – самочувствие, насъбрано от историята и литературата, които са изучавали, от знанията за тогавашните велики личности, от живота, делата и примера на знакови генерали, офицери и преподаватели от любимото училище.

Всяко минало донякъде е по-интересно от бъдещето, защото е пълно с преживявания , с истории и хора, които сме обичали или, с които сме споделяли преживяното време. Миналото на училището не е нещо единно и цялостно, дори не сме го разказали още с всичките му различни нюанси.

Днес почти всичко постигнато добро някога, се опорочава, търсенето на черни петна – реални и измислени – се превърна във всекидневие. Уважението, почтеността и достойнството почти загубиха ореола си на висши ценности. Някои хора се опитват да рушат идеалите, да прекрояват историята, да оскверняват чувството за дълг. Но ние сме убедени, че живота се крепи на тези, които знаят, че не може да има човеколюбиво, достойно настояще, нито светли бъднини без дълг и отговорност към миналото, към днешния ден и неговата проекция в бъдещето, на тези, които не превръщат идеалите си в спестовни книжки.

Много от живите личности, за които разказваме отдавна са в „запаса“ по повелята на времето. Но за пламъка и духа, който подклажда и поддържа

волята на личността, няма „запас“. И с немощни сили ще се чувстваме часови на България и патриоти на любимото Висше транспортно училище.

Винаги ще ни е скъпа принадлежността към Полувисшия железопътен институт, ВВТУ „Т. Каблешков“ и ВТУ „Тодор Каблешков“.

Ех, училище любимо

късче радост, късче жал.

Младости да имах две,

нак на тебе бих ги дал!

Тези години, през които учихме, служихме, работихме и живяхме не стигат човек да осъществи всичките си стремежи, да се насити на небесната синева и на земните красоти, да се наравда на добротата и сполуката на децата и внуците си, да преболее техните терзания и горести. Тези години не стигат и да избледнее женската хубост в очите на истинските мъже, макар и остарели.

Но те бяха предостатъчни човек да се реализира професионално, според вродените си заложби и придобитите от учението и битието качества, да се вгради в обществото като личност и творец на материални блага и духовни ценности.

Безспорно е, че това бяха десетилетия на достойни дела, които извисяват величието на извършеното, открояват се ярко и в настоящето, а защо не и в бъдещето, като знаци на високия професионализъм и упоритостта, на дисциплината и ентузиазма, на крилатата младост и целенасочената енергия, на разума и красотата.

Години на възмъжаване, растеж и забележителни успехи. Без тях и тяхното ежедневие нямаше да има герои на труда, най-добри в професията, ударници, почетни железничари, заслужили деятели на образованието...

И нямаше да казват хората за тях – знатни офицери, преподаватели и железничари, каблешковци!

Авторите на книгата сме благодарни на съдбата, че успяхме да се докоснем до съдбата на много хора с хъс, любов и отдаденост, вяра и дисциплина. В продължение на двете години, в които работихме между нас се създаде атмосфера на взаимно уважение и висок професионализъм. Установихме, че си говорим на един език, имаме еднакви интереси и мислим,

че вървим по верния път, по който успяваме да съхраним и популяризираме много неща от историята на училището и да ги споделим с всички.

Специални благодарности искаме да изразим на ректора на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ професор доктор инженер-икономист Даниела Тодорова, без която тази книга нямаше да стигне до всички каблешковци.

Благодарим и на бившите министри на транспорта – инж. Кирил Ерменков, инж. Стамен Стаменов, професорите доктор инж. Ненчо Ненов, доктор инж. Димитър Димитров, доктор Руско Вълков, госпожа Боряна Ружекова-Рогожерова, бившите генерален директор и заместник генерален директор на НКЖИ инж. Милчо Ламбрев и инж. Тончо Караджов, генерал - майор, доктор, академик инж. Христин Христов, офицерите от запаса Румелин Виденов, инж. Неделчо Неделчев, Константин Димитров, инж. Димитър Живков, инж. Методи Георгиев, инж. Георги Бирданов, инж. Тодор Соколов, инж. Методи Дунков, Бойчо Георгиев, Димитър Е. Димитров, Милчо Митов и др. които ни подкрепиха и съдействаха за написването на книгата.

Завръщането към историята на ВТУ „Тодор Каблешков“ е чакано събуждане на членовете на Клуба на ОСЗР да въкресим избледнелите спомени, за връщане към своите корени, традиции и позабравени ценности.

Целият път, който извървахме беше като един сън, една приказка, един дъх, който мина сякаш неусетно, но напълно пълноценно. Преживяхме и доста трудности. Но заедно успяхме да напишем вариант на история!

Осъзнаваме риска тези думи да бъдат сметнати за патетични или силно преувеличени, или пък написани единствено за нуждите на книгата.

В „Паметта на времето“, в която преобладават философските настроения, трогателните случки и онова, което ни прави по-добри и по-земни, пишем с възмущение под напора на изследването в Централния военен архив /ЦВА/ и Националната библиотека „Кирил и Методи“, прочетеното, преживяното, споделеното, видяното и чутото и пресъздаваме цялата магия, която ни владееше от двадесетте години и до края на XX-ти век и двете десетилетия на XXI-вия век.

Постарахме се да не омаловажаваме нито един период от историята на училището, независимо от социално-икономическите и политическите оценки и промени на времето.

За нас това е хроника на вечността, доловена от отколешно време. Искани се всичко от нея да препратим в бъдещето за идните поколения, да вярваме, че това издание като част от летописа за ВТУ „Тодор Каблешков“ ще бъде не само източник на нови познания, но и мост за прехвърляне на ценности, които имат непреходен характер – висок професионализъм, всеотдайност, творчески дух, патриотизъм, вярност към дълга и любов към това, което правим. А те са ни особено нужни в преломни моменти като днешния, когато трудно, но и все по-уверено утвърждаваме принципите на демокрацията и приобщаването ни към европейските ценности.

И в края:

Благодарим ти, Господи!

Благодарим ти, че през тези две години ни помогна да преодолеем изпитанията и оцелеем в това несвястно време на пандемия и разединение, на диаметрално противоположни възгледи, време, в което се съмняваме в качествата си като личности и като нация, в което някои хора се мъчат да затрупват ценностите ни с евтин, бързодействащ емоционален боклук, в което разбрахме колко сме нетрайни и зависими от природата.

Благодарим ти, че ни съхрани живота и ни даде физически и духовни сили, срещна ни с много стойностни хора, въоръжи ни с търпение, упоритост, вдъхновение и любов към това, което правим, че запази живи имената ни в „Книгата на живота“.

Благодаря ти, че ни подари един толкова специален свят – на строители и възпитатели на кадри за железопътния транспорт, а и не само за него и летописци на 100-годишната история на ВТУ „Тодор Каблешков“.

Благодаря ти, че преди време ни събра, гласува ни доверие и каза:

Те! Нека за този вековен юбилей разкажат и напишат те!

О.з. Асен Йосифов,

бивш курсант от 43-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“,

ПЪРВА ГЛАВА

Държавно железопътно училище

/1922-1958 год. /

Съдържание на първа глава:

1. Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите - 1922 – 1928 г. - стр. 15
2. Синдикален деец и народен представител - стр.42
3. Сърдечна среща – стр.46
4. Държавно железопътно училище към Министерството на войната – 1928 – 1946 г....стр.49
5. Командири на железопътния полк и директори на железопътното училище -1928-1945 г. –стр.69
6. Спомен на Захари Стоянов – член на първия войнишки комитет на железопътното училище -стр.90
7. Държавно средно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите – 1946 – 1950 г....стр.94
8. Пред трудности и изпитания -стр.108
9. Стоил Фердов Миланов -стр.110
10. Средно транспортно училище и Транспортен техникум към Министерството на транспорта – 1950 -1958 г....стр.115
11. Така беше някога стр.122
12. Размисли за нещата от живота – от курсист до министър на транспортастр.126
13. 55-годишен юбилей от излизането на брой № 1 на вестник „Железопътен воин“, по късно вестник „Магистрали“ -...стр.143
14. Безсмъртен като свободата /Памет за Тодор Каблешков/ - ...стр.149
15. Кръвта вода не става -стр.154
16. Първенци на випуски и специалности 1922- 1961 г -стр.156

ДЪРЖАВНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ

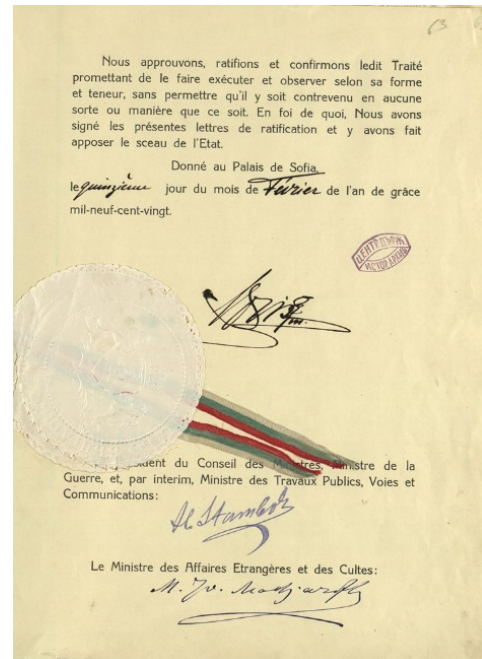
/1922-1958 г./

1. Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите /1922 – 1928 г./

Първата световна война се оказва „една голяма и тъжна епопея на българското войнство и България“. Епопея на подвига и саможертвата на българските войници, подофицери и офицери, но тъжна за родината поради сключения несправедлив Ньойски договор след края на Първата световна война. Преживяната втора национална катастрофа се отразява зле на Българската войска, в това число и на железопътните подразделения и части. В изпълнение на клаузите на сключения Ньойски мирен договор, от 1 октомври 1919 год. железопътната бригада е реорганизирана в железопътен полк с щатна структура: щаб, жп училище с две учебни роти, първа железопътна дружина /щаб, една експлоатационна и една машинна рота/, втора железопътна дружина /щаб и четири роти – железопътна, мостова, паркова и нестроева/. /ЦВА,ф.26,о.п. 1, а.е. 48, л.230/ Командир на полка е полковник Божидар Ганчев. За командири на жп дружини са назначени подполковниците Милевои Бакърджиев и Илия Саръилиев, а за началник на железопътното училище – майор Тодор Георгиев. /Пак там, Височайша заповед номер 41, 28 март 1920 год./

По-късно по настояване на Междусъюзническата военно-контролна комисия за безусловно изпълнение на изискванията на военните клаузи на Ньойския договор в железопътния полк стават нови структурни промени. С предписание на Инженерната инспекция №12287/22.11.1920 г. той се разформирова и се свежда до железопътна дружина в състав: щаб, жп команда специалисти, учебна рота, експлоатационна, строителна, машинна, железопътна рота и домакински взвод. /ЦВА,Ф. 2562, оп. 1, а. е. 38, л. 600/ За временен командир на дружината е назначен полковник Божидар Ганчев. Поради промени в щата от 1 декември 1920 год. железопътното училище е закрито, а началникът му майор Тодор Георгиев е приведен в запаса. /ЦВА ,ф. 26 ,оп. 1, а. е. 48, л.240/ Железопътната дружина е разформирована и реорганизирана в колоездачна, на която за командир е назначен полковник Божидар Ганчев. Така железопътните части на Българската войска приключват своето съществуване /ЦВА, ф.2564, оп.1, а. е. 6, л.1 и ф. 26,оп. 1,а.е. 48,л.240/.

През април 1921 година, окончателния състав на българската армия е намален на 20 000 души.



Ньойският мирен договор

Трансформирането на железопътната дружина в колоездачна, през 1921 г., поставя министерството на железниците, пощите и телеграфите в затруднено положение. България и българската войска се оказват без специализирано учебно заведение или военна част, която да подготвя кадри за нуждите на железопътния транспорт.

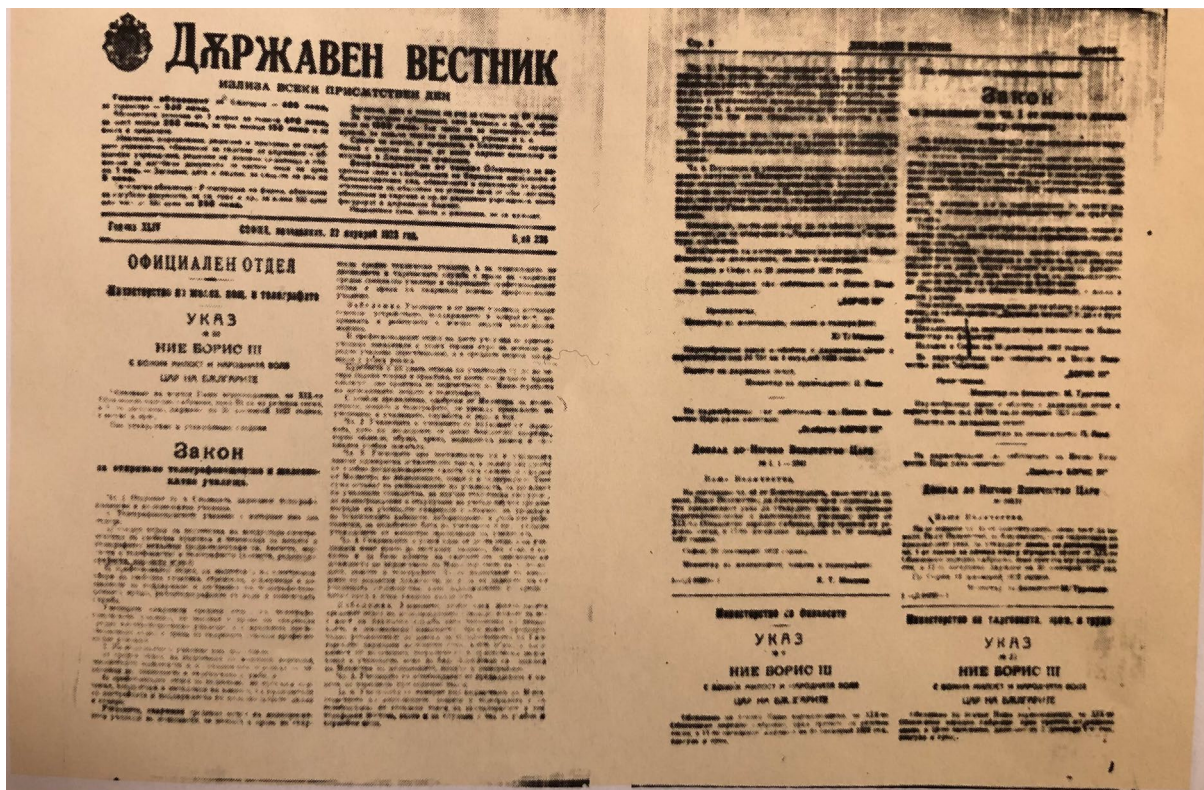
Възниква идеята за създаване на специално училище за подготовка на такива кадри. Нейни най-ревностни радетели са полковник Станимир Кушев, подполковник Милевоу Бакърджиев, майор Борис Колчев, майор Никола Христов, капитан Васил Милошев, капитан Никола Данаилов и др.

С оглед да съхрани подготвените военни кадри за железопътния транспорт, без това да нарушава клаузите на Ньойския договор, Министерството на войната с писмо № 333/03.10.1921 г. прави предложение до Министерския съвет за извършване на реорганизация на инженерно-сапърни поделения в граждански технически училища. Правителството на Александър Стамболийски с министър на транспорта Христо Манолов /9.11.1921 - 9.02.1923 г./ дават положителен отговор на писмото и на 9 декември 1921 г. е прието Постановление № 26, в което е записано:

„...Одобрява се, щото досегашните инженерни части при армията и жандармерията да преминат към Министерството на железниците,

пощите и телеграфите, като се разформироваат за целта в граждански средни технически училища с интернат /пансион/ както следва:

1. Първа колоездачна /бивша железопътна/ дружина – в железопътното училище..... /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а. е. 1, л.10-23/;



Факсимиле на постановление на Министерския съвет за създаване на Държавното железопътно училище

На 1 април 1922 г. с Указ № 16 на цар Борис III е обнародвано решението за създаване на Държавно железопътно училище, под ръководството на Министерството на железниците, пощите и телеграфите. Организацията му е на военно-интернатни начала и по същество е законна прикрита форма за съществуване на разформированата железопътна дружина.

Държавното училище е разположено в една от сградите на улица „Витошка“ № 69, близо до железопътната гара „Перловец“ /сегашия район на Националния дворец на културата – София/.



Сградата на ул. „Витошка № 69, София, която е ползвало Държавното железопътно училище

В училището се извършва обучение на младежи в два профила – Среден отдел със специалности - станционна и машинна и Професионален отдел със специалности - превозна и строителна.

Първото ръководство на Държавното училище, което е назначено с Царски указ № 16/1922 г. е в състав:

- Директор на училището – полковник Георги Вълков Вълков;
- Началник на интерната, той и инспектор на класовете /зам. директор/ - майор Милевоу Стефанов Бакърджиев;
- Секретар на училището – капитан Георги Славчев Кротнев;
- Началник на Средния отдел – капитан Борис Борисов Колчев;
- Началник на Професионалния отдел – капитан Васил Петров Милошев;
- Завеждащ работилница – Капитан Никола Ангелов Данаилов;
- Помощник-възпитатели – поручик Иван Константинов, поручик Йордан Атанасов и поручик Тома Прендов /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е.1, л. 1/



Директорът на училището - полковник Георги Вълков Вълков е роден на 10 март 1879 година в с. Кара Топрак /днес с. Черноземен/, Княжество България, Карловско.

Той е офицер от Инженерни войски и участва в Балканската война /1912-1913 г./, Междусъюзническата /1913 г./ и Първата световна война /1915-1917 г./.

През 1901 година завършва военното на Негово Княжеско Височество училище в София, Пехотно-строевия отдел, а след това и техническия /пионерен/ профил.

Полага приравнителни изпити за машинен инженер в Политехниката в гр. Лиеж, Белгия.

Служи предимно в инженерните части на българската войска – Втора понтонна дружина, Втора пионерна дружина и Първа сборна пионерна дружина.

По време на Първата световна война /1915-1917 г./ е командир на рота в 11-та пионерна дружина, а по-късно и командир на минохвъргачна дружина.

През 1922 година с Указ на Княза на България № 16/1 април 1922 г., полковник Георги Вълков е назначен за директор на новосформираното Държавно железопътно училище. /Заповед на директора на железопътното училище номер 1,1 април 1922 год. ЦВА,ф.2564 ,оп.1,а.е.1,л.1/

Длъжността директор на училището изпълнява от 1 април 1922 г. до 1 април 1924 г.

През април 1924 година преминава на служба в Министерството на войната и е назначен за помощник-инспектор на Инженерните войски на българската войска, а по-късно - и за инспектор ./ЦВА, ф.2564. оп 1, а.е. 9, Заповед № 28/16.03.1924 г. на директора на Държавното железопътно училище/

През 1930 година е повишен в звание – генерал-майор.

На 15 май 1930 година е уволнен. Като генерал от запаса е назначен за директор на Българските държавни железници. Макар и прослужил само три години в Държавното училище, той има съществен принос за поставяне на здраво начало в развитието му и за повишаване ефективността на учебно-възпитателния процес.

След 9 септември 1944 година като бивш царски офицер е въдворен в лагера Белене , а през месец септември 1953 година - преместен в политически окръжен затвор.

Женен с три деца.

Умира през 1970 г. в гр. Силистра.

На среща с ръководството на ПЖИ „Тодор Каблешков“ на 12 май 1972 год. генерал о. з. Христо Стойков ,по това време възпитател в железопътното училище споделя: „...Първият директор въпреки, че взема участие в Деветоюнския преврат 1923 год. беше народен човек ,членува в прогресивното крило на Христо Калфов и заслужава портретът му да бъде сложен в музея...“ /Музей на ВМТ,инв. номер 52 /

Първата учебна година в Държавното железопътно училище е открита на 29 октомври 1922 г. с подходящ тържествен ритуал. Хрониката на този ден е описана по следния начин:

„... На 29 октомври преди пладне се отслужи молебен и водосвет от Софийския митрополит Стефан, по случай откриването на училището и началото на новата учебна година. На същият присъстваха освен учениците, преподавателите и чиновниците първи разряд от училището и поканените за

случая гости: министъра на железниците, пощите и телеграфите г-н Н. Атанасов, главния директор на железниците и пристанищата г-н Вл. Каракашев, представители от службите при същата дирекция, директорите на специалните училища и някои гимназии в София, родители и настойници на учениците. Митрополит Стефан и министърът на железниците държаха подходящи речи /в-к „Железничарски подем“ бр. 13 от 10 декември 1936 г./

Формата на облеклото за учениците и персонала на училището е определена от специална комисия. Униформата е изработена от тъмносин плат и се състои от: затворена куртка с шест копчета, на левия ръкав емблема – жълто железопътно колело на червен фон, прав панталон с обувки /чепици/, шинел /войнишки образец/, широк кожен колан с тока – железопътно колело и инициалите на училището. Тя е утвърдена с Царски Указ № 31/13.07.1922 г., което е показател за голямото значение, отдавано от правителството и ръководството на БДЖ на външния вид на учениците /ДВ. бр. 102/08.08.1922 г, Указ № 31/.



Отличителният знак на училището

Освен общоприетите официални празници в страната, училището празнува допълнително и: 23 февруари след обяд и 24 февруари преди обяд – за причестяване; 23 май – освещаване на училищното знаме и 25 ноември – празник на народните будители. На тържеството по освещаването на училищното знаме задължително присъстват министърът на железниците, представители от службите на Главната дирекция на БДЖ, начело с главния директор, родителите и настойниците на учениците. Православната църква отслужва молебен и водосвет.

Държавното железопътно училище има статут на средно техническо учебно заведение със срок на обучение четири години. То има елементи от военен характер и е на пълна издръжка на държавата, като само при постъпването си в училището учениците внасят символична еднократна встъпителна такса, която е определена от Учебно-дисциплинарния съвет .

Кадрите се подготвят на две образователни равнища в среден и професионален отдел. Въпреки, че Държавното железопътно училище започва да функционира като средно учебно заведение, много елементи от неговата организационна структура, от правата и задълженията на личния му състав, не са решени с нормативен акт.

Този пропуск е решен с приемането от Народното събрание на Закон за откриване на телеграфо-пощенско и железопътно училище от 23 октомври 1922 г., утвърден с Царски указ № 60 от 4 януари 1923 г. С тези нормативни документи се узаконяват всички основни положения на училището, решавани до тогава с отделни заповеди, наредби и инструкции с временен характер.



Учебни занятия в Държавното железопътно училище

Съгласно приетият закон учениците, завършили Средния отдел на железопътното училище за локомотивни машинисти, се ползват с права на завършили средно училище, за чиновниците по движението и търговската

служба – на средно специално училище и завършилите Професионалния отдел – на основно професионално училище. /ДВ, бр. 236/22.01.1922 г, Указ № 60/

Училището се състои от: Управление, Домакинство, Учебна част, Среден отдел, Професионален отдел, Учебна работилница, Прехрана, Домакински служби /обущари, шивачи, дърводелци/ и Обоз. /Гюров Б., Страници от историята на ПЖИ „Тодор Каблешков“, С., 1972, с.18/



1923 година. Ученици от Държавното железопътно училище.

През учебната 1922-1923 г. под ръководството на началника на училището полковник Георги Вълков и с активното участие на майор Милевоу Бакърджиев, капитан Георги Кротнев и др. в учебното заведение е изграден Учебно-дисциплинарен съвет, който има определяща роля в цялостната организацията на учебната и възпитателната дейност. Съставен е от ръководството на училището, преподаватели и чиновници. Решенията на учебно-дисциплинарния съвет са задължителни за всички. В неговата работа по отделни въпроси вземат участие и представители на Министерството на железниците, пощите и телеграфите и на Министерството на просвещението. /Заповед № 9/05.05.1932 г. на директора на училището/.

Дисциплината е в основата на цялостната дейност на ръководството на Държавното училище и Учебно-дисциплинарния съвет. Съществено внимание се обръща на мотивацията, възпитателната и познавателната функция на дисциплината. Поведението на обучаемите се оценява по петобална система – укорно, средно, добро, похвално и примерно. При приемане в железопътното училище на всички обучаеми се определя добро поведение. След това всеки срок в зависимост от изпълнението на определените норми на поведение в училището, то се повишава или намалява с 0,25 пункта, като само в отделни

случаи може най-много с единица. След четвъртата година, ако обучаемият няма никакво провинение, поведението му става „примерно“. След завършване на училището, при класиране на учениците, на поведението се определя коефициент три, на специалните предмети – две и на общообразователните – единица.

Съгласно параграф 202, част първа от Правилника на училището, първенците по успех, поведение и усърдие получават за награда петолъчна звезда първа, втора и трета степен и златен галун.

За значително повишаване нивото на учебно-възпитателната работа допринася и обстоятелството, че в Държавното железопътно училище е привлечен елитът на столичната педагогическа интелигенция, сред които са:

- Димитър Рашев – доведен син на Христо Ботев, завършил висше образование и защитил докторска степен в Брюксел, учител във Втора мъжка гимназия, - преподава в училището по френски език;

- Генчо Марковски, доктор на математическите науки, завършил Лайпцигския университет- преподава по физика;

- Йордан Ковачев, професор в Агрономическия факултет- преподава по топография и практическа геометрия с чертане;

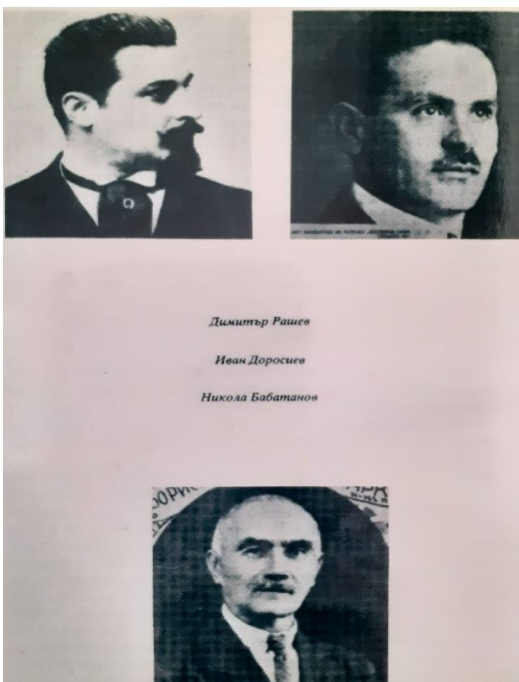
- Иван Доросиев – помощник-началник на търговския отдел в Главна дирекция „Железен път“ на БДЖ- преподава по история и география на железниците и статистика;

- инж. Никола Боботанов, завършил машинно инженерство във Виена – преподава по машинознание, машинно чертане и тракционна служба;

- Методи Матакиев и Петър Мартулков – преподават по математика;

- инж. Георги Захариев – началник на отдел в Дирекция „Трудова повинност“ – преподава по машинознание;

- Тома Атанасов – главен инспектор в Министерството на просвещението – преподава по български език и други изтъкнати учители от средните училища в София.



По отношение на обучението и възпитанието, изискването е от училището да излязат високо подготвени и дисциплинирани кадри за железопътния транспорт, притежаващи трайни трудови и воински добродетели. По това време изискванията за железничарската служба се доближават до тази в Българската войска.

„Железничарят на служба е войник на своя пост“ – пише полковник Васил Милошев, един от инициаторите за създаването на Държавното железопътно училище, а по късно през 1933-1934 г. негов директор.

На учениците, допуснали дисциплинарни нарушения се налагат наказания идентични с тези във военните поделения – бележка, мъмрене, лишаване от градски отпуск, непоряд по служба, арест, обикновен и строг затвор за най-тежките провинения. Тежкото наказание „арест“, което по принцип се прилага като крайна мярка, в училището е прилагано твърде често.

Някои изключвания от учебното заведение са по политически причини, което е характерно за Средния отдел. Например през учебната 1924-1925 г. от училището са отстранени 4 ученици с обвинението, че разпространяват „противодържавни идеи“ и участват във външни нелегални организации. Това е така наречената група на Георги Патронов. През 1924 година учениците Георги Патронов, Иван Хаджийски и Иван Василев са дадени на съд за разпространение на „противодържавни идеи“. Георги Патронов е осъден на две години строг тъмничен затвор, а останалите двама са разжалвани и изключени от училището.



Капитан Георги Славчев Кротнев

Тежка е участта и на члена на ръководството на Държавното железопътно училище и негов секретар – капитан Георги Славчев Кротнев. На 15 април 2022 година се навършват 128 години от рождението му. Той е един от тези офицери, които ще останат завинаги в героичната летопис на България и сред безсмъртните имена на железопътните воители. Верен син на българския народ, Георги Кротнев участва в две войни. Още като млад си поставя въпроса дали да служи както трябва на своята родина. Отговорът му е подсказан от „Работнически вестник“ още докато е юнкер във военното училище.

През 1919 година Георги Кротнев застава на страната на стачкуващите транспортни работници. Развива трескава дейност и улеснява тяхната борба за справедливост. В Пловдив сътрудничи на Централната антимилитаристична комисия и помага на областното ръководство за създаване, укрепване и военно-оперативното изграждане на областта.

В град София, като член на ръководството и секретар на Държавното железопътно училище събира сведения за действащото офицерство. Поддържа връзки с офицери, членове на БЗНС и снабдява партийни дейци с оръжие.

В дома му се укриват функционери на военната организация на БЗНС – Яко Доросиев, Коста Янков, Марко Фридман и Цола Драгойчева. В тези трудни моменти негов най-верен помощник е съпругата му Нина.

През 1925 година предател информира властите за дейността на капитан Георги Кротнев. Арестуван е и откаран в пехотните казарми в София. Подложен на нечовешки изтезания проявява изключителна морална и физическа устойчивост и не се признава за виновен. Освирепели от гордостта и себеотрицанието му разпитващите зверски го убиват на 16 април 1925 г. Още същата нощ пред очите на невръстния ѝ син Константин е застреляна без съд и присъда и съпругата му Нина.



*1924 година. Капитан Георги Кротнев
и съпругата му Нина Кротнева*

Учениците от Държавното железопътно училище, познават своя любим капитан Кротнев, като изключителен командир и всеотдаен офицер и настръхват от злокобната вест за трагичния край. Както в легендите и до днес е неизвестен гробът, в който е положен след смъртта му. Името и подвигът му остават да вълнуват железопътните воители, поколението, което изпълнява заветите на героя.

През учебната 1923-1924 год. училището обявява, че ще приеме за обучение 180 души, но поради липса на достатъчно кандидати, особено за средния отдел, са приети само 133. Въвеждането на приемни изпити по български език, физика и алгебра, от една страна, създава реални предпоставки

за приемане на подготвени младежи,но от друга не гарантира набирането на предварително обявените бройки. /ЦВА,ф.2564,оп.1,а.е. 5,л .94,Разписание за приемните изпити с кандидат- учениците . /

За учебната 1924-1925 год. кандидатстват 406 души, от които до приемен изпит са допуснати 167. Въпреки голямата нужда от железопътни специалисти, породена от факта,че през 1924 год. пътническият трафик в пътник /км е увеличен с 245 процента ,а товарния в тон/ км- с 203 в сравнение с 1911 год. – най-добрата в това отношение преди войната, компромис не е направен. Приети са 87 ученици- в средния отдел 45 и в професионалния -42.

/Данчов ,Й. Железници или шосета, -Военноинженерна библиотека, 1929, кн.1-2, с.18 /

В щата на Държавното железопътно училище има духов оркестър. Първи диригент е Георги Безлов, а след него – чешкият гражданин Спауста. На всички празници личният състав на училището се строява в парадно облекло със знамето и духовия оркестър.

През месец декември има определен ден „за християнизирание на младежта“. В този ден учебни занятия не се водят и всички ученици, преподаватели и чиновници под строй, начело с духовия оркестър на училището посещават храм-паметника „Свети Александър Невски“. /ЦВА, ф. 2564, оп.1, а.е.1, л.83/.

На 5 май 1923 година в училището е учредено ученическо неутрално въздържателно дружество „Трезвен железничар“, с председател подпоручик Христо Стойков, възпитател в Средния отдел, впоследствие достигнал до военно звание генерал-лейтенант от БНА, началник на ВНВУ „Васил Левски“ /1945-1947 г/ и член на Националния съвет на Отечествения фронт. Дружеството има задача „...да се бори срещу употребата на алкохол, упойващи вещества и пороци и да повишава трезвеното, духовното и физическото състояние на своите членове“. За постигане на поставените цели се организират беседи, сказки, реферати, издават се листовки, книги, списания, устройват се утра, забави и екскурзии. В него членуват почетни, действителни и временни членове. Дружеството се управлява от общо събрание, настоятелство и тричленна контролна комисия. За популяризиране на идеите и целите му се избира тричленно бюро за пропаганда. Мандатът на ръководните органи е едногодишен. Изборът става в началото на всяка учебна година чрез тайно гласуване. Дружеството има свой печат /ЦВА, ф. 2564, оп 1, а.е. 5, л. 61/



*Членовете на неутралното ученическо въздържателно дружество
„Трезвен железничар”*

БЮДЖЕТ

***На Държавното железопътно училище
през учебната 1924-1925 год.:***

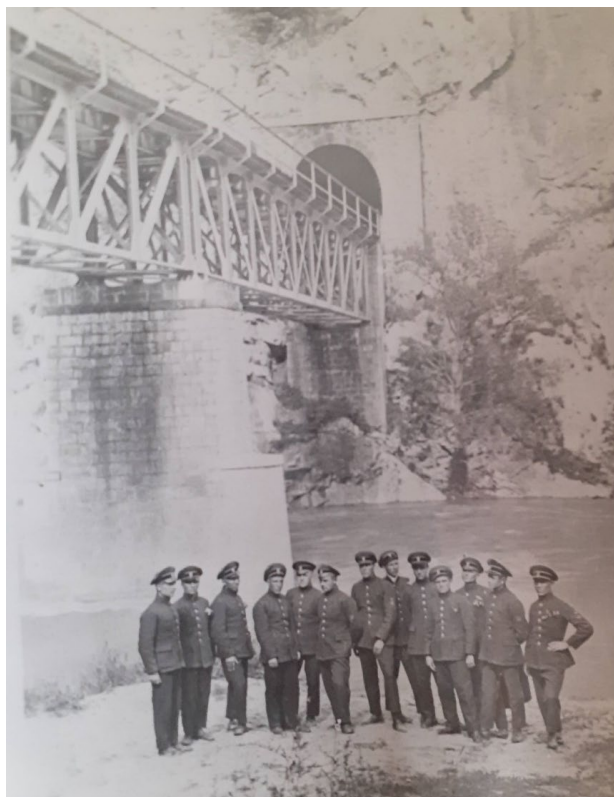
- Заплата за личния състав -3 573 610 лв.
- Храна на учениците, прислугата и персонала -3 850 000 лв.
- Храна на конете и добитъка – 100 000 лв.
- За облекло и обуца на учениците -1 900 000 лв.
- За закупуване и поддържане на обоза – 50 000 лв.
- Поддържане домакинските и учебните работилници - 150 000 лв.
- Отопление и осветление на помещенията - 200 000 лв.
- Канцеларски разходи, публикации и др. -30 000 лв.

- Разходи за къпане на учениците - 180 000 лв.
 - Купуване и поддържане разни мобилирани предмети - 100 000 лв.
 - Купуване и поддържане на постелни принадлежности - 100 000 лв.
 - Възнаграждение за извършване на духовни треби - 5 000 лв.
 - Постройка на ново здание и ремонт на старите помещения - 3 000 000 лв.
 - Купуване и поправяне на учебните помагала - 170 000 лв.
 - Купуване и ремонт на всички специални имуществва - 120 000 лв.
 - Пътни и дневни пари за командировки - 100 000 лв.
- ВСИЧКО: 13 628 610 лв. /Държавно железопътно училище.
- Отчет за учебната 1924-1925 год., раздел 11, с.89/

На 1 април 1924 година за директор на училището е назначен полковник Траян Недялков Драганов. /ЦВА, ф 2564, оп. 1, а.е. 9/. В началото на 1925 година с неговото активно участие и православната църква в железопътното училище е създадено християнско дружество. За негов първи председател е определен Минко Русинов – ученик в третия випуск. Главната задача на дружеството е да предпази учениците от „...зловредните революционни идеи...“.

Новият директор на училището Траян Драганов е роден на 12 декември 1883 в Русе. Завършва гимназия в Русе и Николаевското военно инженерно училище през 1904 г. в Санкт Петербург и през 1912 г. – Николаевската военноеинженерна академия в Санкт Петербург – Русия. Служи в инженерните части на Българската войска и участва в Балканските войни и Първата световна война. Длъжността директор на Държавното железопътно училище заема до 26 март 1925 г.

След това службата му преминава в министерството на войната, на длъжност Инспектор на Инженерни войски. На тази длъжност, на 1 май 1934 година му е присвоено генералско звание и същата година със Заповед № 39 на цар Борис III преминава в запаса.



1924 година - Ученици на опознавателен стаж в Искърското дефиле

След полковник Траян Драганов за директор на училището е назначен полковник инж. Милевоу Стефанов Бакърджиев. Роден на 1 септември 1885 г. в град Велико Търново. Завършва кадетския корпус на военното училище и Николаевското военно-инженерно училище в Санкт Петербург. Служи на различни длъжности в железопътната дружина. Участва като командир в Балканската война 1912-1913 г. в боевете за Одринската крепост, при Чаталджа и Демир-Хисар. През Първата световна война е командир на жп строителна рота, която възстановява и разширява железопътните мостове на линията Цариград – Пирот – Ниш. Известно време е началник на учебната част в железопътната школа и преподавател, а през март 1919 година е назначен за началник на военното железопътно училище. След разформироването му и създаването на Държавното железопътно училище през 1922 година е назначен за заместник-директор и „инспектор на класовете“. Извършва и преподавателска дейност. От 1925 до 1928 година е директор на училището. Автор е на научен труд „Изчисления на земните работи по построяване на жп път“. По сведения на бивши възпитаници / Б. Кадийски, Атанас Атанасов, Георги Драганчев и др./ той има сериозен принос за усъвършенстване на учебно-материалната база и повишаване ефективността на учебния процес .

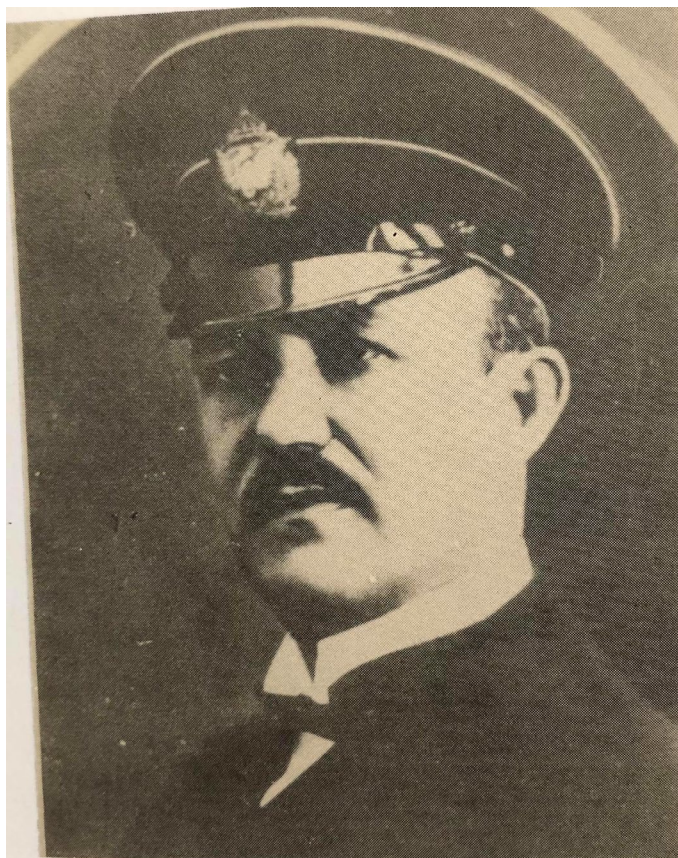
Към свободолюбивите прояви на учениците се отнася либерално. Георги Драганчев си спомня, че след като постъпва в училището, от родното му село

пристига писмо, в което се съобщава, че баща му е участник в Септемврийското въстание 1923 год. Милевоу Бакърджиев го извиква при себе си, поздравява го, скъсва и изгаря писмото. След това му казва: „Гледайте си учението, тук е казарма! По този въпрос не сме говорили...“

През целия курс на обучението, когато се срещат с Драганчев из района на училището, директорът живо се интересува от здравословното състояние на баща му и за хода на учебния процес. /Музей на ВМТ, инв. номер 53. Спомени на Г. Драганчев. /

Мярко Сираков, друг възпитаник на железопътното училище, в спомените си описва директора на училището като „...строг, но справедлив началник – русофил...“

След напускане на училището служи в инспекционните области. По неизвестни причини по-късно полковник Милевоу Бакърджиев се самоубива. /Гюров, Б. Страници от историята на ПЖИ „Тодор Каблешков“, част 1, С. 1972, с. 33 /



Полковник инж. Милевоу Бакърджиев

Военната подготовка на учениците се провежда в края на третата година от обучението под формата на полево лагерно обучение. В този период учениците носят военна униформа и са въоръжени с карабина „Манлихер“, образец 1890 и 1895 г. Занятията са по морална подготовка, военна администрация, топография, военна тактика, технически бойни средства, стрелби, фортификация, военни устава, гарнизонна служба и др.

В периода, в който директор на училището е полковник Милево Бакърджиев, по време на военното обучение учениците полагат военна клетва /Първи випуск – 26.09.1925 г, Втори випуск – 20.09.1926 г, Трети випуск – 04.09.1927 г и Четвърти випуск – 15.09.1928 г/. /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а. е. 21/

Клетвата има следното съдържание:

„Обещавам и се кълна в името на всемогъщия бог, че аз, който съм постъпил в редовете на войската на Българското царство, ще служа честно и вярно на царя и отечеството и няма да пожалея живота си както в мирно време за запазване реда и законите в страната, тъй и във време на война против враговете на моето отечество – в свидетелство, на което целувам кръста и думите на светото евангелие. Амин“ /ЦВА, ф. 2564, оп.1, а.е.18. Закон за военните лица. – ДВ, № 62, 20 юни 1924 год./



1925 година Футболният отбор на училището „Черният тим“

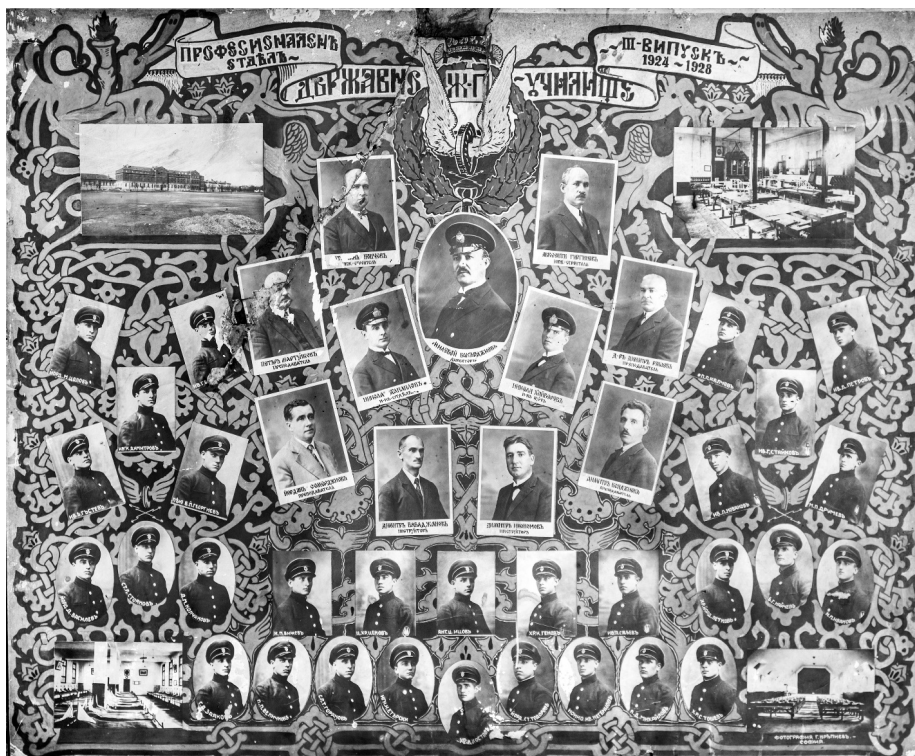
Първият випуск на Държавното железопътно училище – 80 ученици от средния отдел и 50 от професионалния – завършва курса на обучение през октомври 1926 г.



Първи випуск на Държавното железопътно училище 1922-1926 г.

Всички завършили са повишени в по-горно воинско звание и са зачислени в запаса. По инициатива на полковник Милевоу Бакърджиев в железопътното училище се установява една постоянна традиция – тържествено да се изпращат випускниците. След пълното военизиране на училището това се съчетава с честване годишнината на предишни випуски. Получава се двоен празник, който се провежда по строго определен военен ритуал. Обикновено тържеството започва с полагане на венци пред паметните колони в казармите на Шести пехотен полк на загиналите във войните и пред паметната плоча на столичната жп гара (която днес не съществува и трябва да се възстанови); на загиналите при изпълнение на служебния си дълг железничари.

После тържеството се пренася в двора на училището. Раздават се дипломите и заповедите за назначаване на новите работни места и завършва с преминаване на церемониален марш от випускниците и юбилярите.



Държавно железопътно училище 3-ти випуск 1924-1928 г.

През 1927 г. ученикът от трети випуск Д. Ц. Ханджиев написва марш на випуска, който по-късно се превръща в марш на училището. /Заповеди на директора на железопътното училище №№ 21/16.09.1927 г. и 23/ 10.12.1927 г./ Автор на музиката е маестро Георги Атанасов:

*Ний бодри сме и с вяра жива
в живота вихър с мощ летим.
Юнашка кръв в сърца прелива,
в борба злината ще сломим.*

*Напред! С железниците наши
ний родний край ще обновим.
Нас нищо, нищо не ни плаши,
ний бъднината му градим.*

*Бъди щастлива, майко родна,
ний вслушваме се в твоя зов,
да бъдем всякога свободни,
за теб ще мреме с чест, с любов.*



1925г. - Специалният влак с 3-ти випуск на Държавното железопътно училище преди отпътуване от жп гара Рилски манастир

Постепенното отпадане на ограничителните военни каузи на Ньойския договор през втората половина на 20-те години на XX век и издължаването на репарационните задължения на България, позволяват в Българската войска да се извършат значителни промени. Количественото ѝ увеличаване и особено нейното организационно преустройство, най-изразително и мащабно се проявяват през 1928 г. През тази година Междусъюзническата военно контролна комисия сменя своя мониторинг от Българската войска. В тази връзка Министерството на войната извършва съществени организационни изменения в нея. /ЦВА, ф 1, оп. 1, а.е. 201, л. 314-326/

Такива настъпват и в железопътния транспорт. През 1928 година железопътната мрежа на страната се увеличава със 140 км и възлиза общо на 2 859 км, а количеството на товарните и пътническите превози нараства съответно на 3 684 хил. тона и 9 123 000 души. Според разписанието за тази година по железопътната линия София – Мездра се движат 32 влака дневно, а по линията София – Пловдив - 30. Този ръст изисква и съответното увеличаване на персонала, обслужващ жп транспорт. /Военноинженерна библиотека, 1929, кн. 1- 2, с. 18-19/

Със Заповед № 10 от 1928 година на министъра на войната, Държавното железопътно училище е реорганизирано в железопътен полк, който има задача да подготвя средни и низши изпълнителски кадри за задоволяване мирновременните и военновременните нужди на железопътния транспорт.



1926 година. Учебни занятия в морзовата зала

Така Държавното железопътно училище престава да бъде самостоятелно учебно заведение към Министерството на железниците, пощите и телеграфите и се обособява като учебна дружина в състава на железопътния полк на Българската войска. Преминава в подчинение на министъра на войната. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 488, л. 13-14, 39-40; а.е. 487, л. 151; а.е. 494, л. 1/



Първият период от създаването на училището /1922 – 1928 г/ е време за неговото укрепване и развитие по възходяща линия. От него излизат много добре подготвени кадри, специалисти с обширни знания и професионални навици, със здрава дисциплина и голяма любов към железниците., което напълно съответства на издигнатия по това време лозунг „Железницата иска желязна дисциплина“. През този период постъпват шест випуска и успешно до 1928 година завършват три с общо 290 ученици, от които 90 чиновници по движението, 63 локомотивни машинисти, 58 влакови кондуктори и 79 надзиратели по поддържането на железния път. Във всичките випуски – от първи до шести, през този период за нуждите на железниците са подготвени 150 локомотивни машинисти, 184 чиновници по движението, 116 влакови кондуктори и 169 надзиратели по поддържане на железния път. Възпитаниците от тези випуски допринасят изключително много за успешното функциониране на Българските държавни железници.

Сред най-изявените възпитаници на училището в този период достигнали до високи постове са:

- Михаил Попов – заместник-министър на транспорта;
- Григор Върбанов – генерален директор на Българските държавни железници;
- Марин Баков – заместник-генерален директор на ДСО „БДЖ“;
- Петър Диков – заместник-председател на СНС и главен съветник в Министерството на транспорта;
- Генерал-майор Анев командир в Българската войска;
- Иван Илиев – заместник-директор на железопътното училище и
- Иван Георгиев – началник на катедра „Експлоатация на железопътния транспорт“ и преподавател в железопътното училище.



*24 май 1928 г. - Парад на Държавното железопътно училище пред
културния дом на Българската войска*

ПРИЕМ НА УЧЕНИЦИ В ПЪРВИТЕ ТРИ ВИПУСКА НА ДЪРЖАВНОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ

/1922-1924г./

№ по ред	Наименование	Първи випуск-1922г.			Втори випуск-1923г.			Трети випуск-1924г.		
		Среден отдел	Профес . отдел	Общо	Среден отдел	Профес . отдел	Общо	Среден отдел	Профес . отдел	Общо
1.	Кандидати	208	490	698	75	221	296	74	332	406
2.	Отпаднали по медицински причини	83	399	482	15	98	113	15	225	239
3.	Допуснати до конкурсен изпит	125	91	216	60	123	183	60	107	167
4.	Успешно положили изпита				34	35	69	29	30	59
5.	Приети	112	91	203	51	82	133	45	42	87
6.	План за приемане	120	80	200	100	80	180	70	70	140



Инж. Марин Маринов Баков – 1908-1993 г.

През 1930 година завършва 5-ти випуск на Държавното железопътно училище – локомотивен машинист на парни локомотиви.

Заместник-генерален директор на ДСО „БДЖ“ в периода 1967 – 1968 г.



*Документ за завършено образование
в Държавното железопътно училище*

2. СИНДИКАЛЕН ДЕЕЦ И НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ

Хараламби Стоянов Златков



Хараламби Стоянов Златков е роден през 1889 година в гр. Трън. Той е известен деец на българското работническо движение, общественик, политик, народен депутат и редактор на вестник „Наши дни“

Отрано се включва в работническите борби на българския народ. През деня върти колелото на пресата в печатницата, а вечер чете до късно на газовата лампа. Така протичат делничните му дни, докато на стената на община Трън не се появява голяма обява за приемане на школници в Железопътната дружина на Българската войска. Решението му е бързо и той напуска родния край, и поема пътя към казармата.

Хараламби Стоянов става железопътен войн. Като млад човек, жаден за знания и новости започва да овладява тънкостите на железопътното дело.

Израснал в семейство с леви убеждения и наклонности към перото много скоро започва да пише дописки във вестник „Железничар“. Под псевдонима „Бедний“ той взема активно отношение за несгодите на школниците в Железопътната дружина, грубото отношение на командирите и началниците към редовите воени, кражбите на малките порции, получавани от войниците и др. Вестник „Железничар“ се разпространява нелегално и дописките в него се четат с особен интерес, защото разкриват несправедливостта на съществуващия ред в държавата.

Завършвайки железничарската школа Хараламби Стоянов излиза не само като отличен железничар, но и подготвен за борба синдикален деец. Зареждат се напрегнати месеци за защита интересите на работническата класа. Професията му на железничар определя и полето на работа – профсъюза на железничарите.

Идва зимата на 1919 година. На 24 декември 1919 г. Общият работнически синдикален съюз организира в София голяма протестна демонстрация с искане за социални придобивки. Тази стачка остава в историята като Голямата транспортна стачка.



24.12.1919 година. Участници в транспортната стачка в София

По обяд на 25 декември 1919 г, чрез биене на станционна камбана и със звука на локомотивните сирени се обявява 6 дневна масова стачка в Горна Оряховица. Всички локомотиви се отправят към депо, вагоните остават по местата си, а чиновниците напускат канцелариите. След обявяване на стачката в село Калтинец, не далеч от Горна Оряховица се събират хиляди стачкуващи железничари. От историческите документи се говори за „република“ на стачкуващите железничари.



Стачкуващи железничари в село Калтинец , Горно Оряховско

Борбата за справедливост и повишени социални права на железничарите се ръководи от Панайот Цвиков, Борис Богданов и стачен комитет начело с Хараламби Стоянов, Димитър Захариев, Христо Атанасов, Спиро Майсторев и др. Домът на Атанас Секеларов е превърнат в щаб на стачния комитет.

Стачката получава още по-голям размах, когато е обявена 6-дневна масова стачка. В подкрепа на стачкуващите излизат и работниците от захарните заводи в Горна Оряховица и занаятчиите от железничарския град. След 44 дни стачкуващите са принудени да прекратят стачката. Властта обявява мобилизация и стачкуващите са арестувани в казармите.

На 19 февруари в Разград Хараламби Стоянов апелира поражението да се приеме като временно, без отчаяние и разочарование.

След стачката по време на правителството на Александър Стамболийски, Хараламби Стоянов е избран за народен представител.

На 6 март 1925 година се обсъжда и гласува в Народното събрание допълнение към Закона за защита на държавата, който е в сила от януари 1924 г. до октомври 1944 г. От трибуната на Народното събрание Хараламби Стоянов изразява категорично несъгласие с някои от текстовете в него. Мрачните и трагични събития в страната довеждат до убийството на много революционни дейци. Хараламби Стоянов е единствения жив депутат, тесен социалист в парламента.

На излизане от Народното събрание, в една пресечна улица близо до Военния клуб, Хараламби Стоянов е застрелян от „уличен убиец“. В последствие се оказва, че това е поручик Тома Прендов. Същият е офицер от трета разузнавателна секция към министерството на войната и служи в дивизионната инженерно-свързочна дружина.

През 1954 година, вече като офицер от запаса Тома Прендов е обвинен за извършеното убийство през 1925 година.

Същата година се самоубива в дома си.



Производствено обучение на възпитаниците на училището

3. СЪРДЕЧНА СРЕЩА

На 27 септември 1977 година в Полувисшия железопътен институт, петдесет и девет випускници от Първият випуск – 1922-1926 г. и Вторият випуск 1923-1927 год., провеждат среща по случай 55-години от завършването на Държавното железопътно училище. Вече ветерани, те разглеждат обновения район на Института, класните стаи и кабинетите, в които се обучават техните последователи, музея и организираната изложба на техническото и научно творчество на младите курсанти.



Випуск 1922 – 1926 г. на Държавното железопътно училище, които след 55 години се срещат в ПЖИ „Тодор Каблешков“

Всички тези голобради младежи през 1922 г., си дават среща в железопътния институт през 1977 г. Забележително мило и трогателно събитие, организирано от заместник-генералният директор на СО „Български държавни железници и началника на ПЖИ „Тодор Каблешков“ генерал-майор Григор Жотев.

С дълбоко умиление и насълзени очи, 70-80-годишните железопътни ветерани си спомнят първият учебен ден в училището, започнал на 29 октомври 1922 година, трудните условия на обучение, своите преподаватели и приятели. На трогателната другарска среща често се чуват фразите:

„Нямахме нормални класни стаи, учебни помагала, учехме под навеси и в неотоплени стаи, спалните помещения бяха общи за много ученици. В същото време сме горди, че бяхме пионерите на техническия прогрес в Българските държавни железници. Горди сме, че имахме най-добрите преподаватели в София. Сравнение със сегашните условия за обучение не може да се прави. Институтът е като приказен дворец...“

„Институтът ни стана още по-мил, макар, че се разделихме с Българските държавни железници. Въпреки това за цял живот оставаме свързани с тях...“

„Ние учениците от Първи и Втори випуск на Държавното железопътно училище, за цял живот носим в сърцата си голямата любов към ковацницата на железопътни кадри...“

„Подарявам на Института, за да се постави в музея, малкото локомотивче, отлято в леярната на училището, което ми се падна на вечеринката през 1924 г. Пазя го над 55 години“ – заявява бившия ученик С. Пенев.



1929 година. Войници-ученици от Железопътното училище в състава на Железопътния полк

Примери на истинско родолюбие, на привързаност към железниците се забелязва на тази среща. Александър Мирчев служи в БДЖ четиридесет и девет години и три месеца. Пенсионира се на 1 януари 1977 година. През всичките тези години е влаков кондуктор, началник на влак, билетен касиер и главен касиер на жп бюро. На срещата той заявява:

„Всяка длъжност изпълнявах с желание. И сега мисля и боля за железниците, но възрастта ми си казва думата...“

„Аз лежах най-много и най-често в ареста – споделя Асен Атанасов – за скъсано копче, за закъснение в строя. В отпуск почти не излизах. Бях немирнен. Но войник без лудории не може да живее. Служих в железниците 37 години

без нарушения. Едно е войникът в казармата, друго е човекът в работата... “
– заключава философски бай Асен.

„Аз съм първият тежкотоварник в железниците...“ – обажда се Дончо Дончев.

„Аз бях на времето най-старият студент в България. Чак през 1946 година започнах да уча като железничар и не прекъсвах да работя в железниците... – добавя енергичния архитект Георги Д. Кръстев, организатор на срещата – Пожелавам на младите курсанти като ветераните да любят железниците, да се учат и станат майстори в своята специалностИ след петдесет години да се срещат като нас “

Офицерът от запаса генерал Христо Стойков – народен представител, командир и възпитател на ветераните също присъства на срещата на своите възпитаници. Той знае и разказва цялата 55-годишна история на железопътното училище, интересни неща от живота на капитан Георги Кротнев, първият секретар на създаденото през 1922 г. Държавно железопътно училище. Разкрива и неизвестни подробности за зловещото убийство през 1925 г. на любимеца на учениците, сегашните ветерани.

Колко много помнят и са запазили мили спомени от историята на училището тези беловласи ветерани. И как по човешки искрено се радват един на друг, на сегашните млади курсанти, на обновеното и осъвременено учебно заведение. И трогателно си обещават отново да се срещнат пак тук след пет, десет, а защо не и след двадесет години.....



*1977 година. Ветераните от випуск 1922-1926 г. разглеждат музея на
Института*

4. ДЪРЖАВНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ВОЙНАТА

/1928 – 1945 г./

Политическата обстановка в Европа към края на 20-те години на XX-ти век сериозно е променена. Клаузите на Версайските мирни договори по отношение на загубилите Първата световна война, постепенно отпадат.

За България започва процес на преодоляване на продължителната политическа изолация след Ньойския договор. Правителството на Андрей Ляпчев се стреми да възстанови военната мощ на страната, като отхвърля постепенно наложените ограничения. /История на България, С.,1993, с. 614-615/.

През 1928 година Министерството на войната извършва структурни промени в строежа на българската войска. Съществуващите осем пехотни полка се разгръщат в дивизии, а военно-инспекционните области – в армейски щаботе в София, Пловдив, Варна и Плевен с по две пехотни дивизии във всяка област. /ЦВА, ф.1, оп. 1, а.е. 201, л. 314-326/.

Техническите части също се възстановяват на базата на съхранените полувоенни структури.

В тази връзка със строго поверителна Заповед № 10 от 1928 г. на министъра на войната, Държавното железопътно училище е реорганизирано в Железопътен полк. В състава му влизат две дружини /експлоатационна и строителна/, учебно-техническа част /железопътно училище/ и други служби и подразделения. Общо личният състав на полка възлиза на 553 военнослужещи и 85 чиновници. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а. е. 488, л.13-14/

Основа за формиране на експлоатационната дружина е част от командния кадър на Средния отдел на училището, а на строителната дружина – от Професионалния отдел.

Към края на октомври 1928 год. училището напълно се военизира. В заповед на директора № 26 / 23. 10. 1928 год. се нарежда: „От утре ,24 того,при отношенията помежду си началствующите лица от училището, както и учениците към своите началници, да се титулуват с военните си чинове ...“ /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 488, л. 39/ Следващите заповеди се подписват от командира на Железопътния полк./Заповед № 29/30.11.1928 г. на командира на Железопътния полк/.

Наименование на подразделения		О ф и ц е р и							Подполк.		Срочно				службы	
		Капитан	Полковник	Подполковник	Полковник	Полковник	Полковник	Полковник	Полковник	Полковник	Полковник				Полковник	Полковник
											Полковник	Полковник	Полковник	Полковник		
I. Дабъ на полка.																
/ Строева помех. часть	1	-	1	2	1	1	7	57	3	3	6	-	-	-	-	-
/ Учебно-технич. часть	-	1	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-	-
а всичко	1	1	1	2	1	1	7	85	3	3	6	-	-	-	-	-
II. Эксплоатат. дружина																
/ Дабъ на дружината	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	2	-	2
/ Машинна рота	-	-	-	1	1	-	2	-	1	2	3	6	6	3	15	106 121
/ Станционна рота	-	-	-	1	1	-	2	-	1	2	3	6	6	3	15	106 121
/ Превозна рота	-	-	-	1	1	-	2	-	1	2	3	4	4	7	15	106 121
а всичко	-	1	-	3	3	-	7	-	3	6	9	16	17	14	47	318 365
III. Строител. дружина																
/ Дабъ на дружината	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	2	- 2
/ Строителна рота	-	-	-	1	1	-	2	-	1	2	3	4	4	10	18	58 76
/ Мостова рота	-	-	-	1	1	-	2	-	1	2	3	4	4	10	18	58 76
/ Рота за въжеш. линии	-	-	-	1	1	-	2	-	1	2	3	2	2	16	20	- 20
а всичко	-	1	-	3	3	-	7	-	3	6	9	10	11	37	58	116 174
а всичко въ полка	1	3	1	8	7	1	21	85	9	15	24	26	28	51	105	434 539

С извършената реорганизация командирът на железопътния полк се явява същевременно и директор на Железопътното училище. Променен е изцяло статутът на училището. Полувоенната форма на обучение е заменена с

напълно въведен казармен режим и с военна униформа на учениците. Изменя се срокът на обучение от 4 на 3 години /две г.- теория и една г. – практика/, повишава се образователния ценз при постъпване в училището: в Средния отдел – със завършено средно образование, а в Професионалния – със завършен V-ти гимназиален клас. Запазват се специалностите за Средния отдел – станционна и машинна и за Професионалния отдел – превозна и строителна.

Първият випуск, обучаван по новата учебна документация, е 7-ми випуск, приет през учебната 1929/1930 г.

Промените в статута на Държавното железопътно училище довеждат и до промени в неговия команден състав. Съгласно заповед № 22 от 13 септември 1928 год. директорът полковник Милевоу Стефанов Бакърджиев е назначен в Пловдивския военен гарнизон и предава длъжността на новия командир на Железопътния полк – полковник Илия Велев Саръилиев./ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 487, л. 151 и а.е. 489, л. 36 /

В строго поверителна Заповед № 70/22.09.1928 г. полковник Милевоу Бакърджиев обявява своето напускане на училището доста подробно и емоционално. В точка 10 на заповедта , той казва: „.....Училището даде на Българските държавни железници до сега два випуска от свои възпитаници на брой общо 224 човека, а подредени по специалности: 46 машинисти, 70 чиновници по движението и търговската служба, 58 кондуктори на влакове и 50 надзиратели, със службата и поведението на които, училището може да се гордее. До края на този месец предстои да излезе и третия випуск от 17 машинисти, 20 чиновници по движението и търговската служба и 29 надзиратели по постройките и поддържането, или всичко 64 човека, които завършват училището с много добър успех...“ /ЦВА, ф. 1563, оп. 1, а.е. 488, л. 38-39/

Реорганизацията в училището довежда и до промени в организацията на учебния процес. Завишените образователни изисквания при постъпване в училището, довеждат и до основно преработване на учебните планове и програми. За обучението в Средния отдел не се изисква изучаване на общообразователни предмети с изключение на западен език за станционната специалност, а общотехническите дисциплини и в двете специалности – станционна и машинна – са сведени до минимум.

Подобно е положението с обучението и в Професионалния отдел, където е запазен само общ курс по математика за двете специалности и изучаване на западен език в превозната специалност. Часовете по специална подготовка също са намалени.

Като извод може да се направи заключението, че премахването на общообразователните предмети и намаляване на учебното време за специалната подготовка с 30,4 процента, води до занижаване на общото ниво на подготовка на учениците. Производственият стаж в железниците, който съставлява една трета от целия срок на обучението, също е подценен. За сметка на това военната подготовка е изведена на преден план и учениците са приравнени по подготовка на войниците в Българската войска. За тази цел войници и ученици изучават военно дело, топография, фортификация, технически бойни средства, картечно дело, военни устави, тактика на боя.

Шест часа седмично всички класове от железопътното училище водят занятия и по „физическо и нравствено възпитание „ / ЦВА,ф. 1653, оп. 1, а. е. 494, л. 16 /. Никакви промени в официалните нареждания по занятията не се позволяват без разрешение от Министерството на войната.

Извършените промени в училището съвпадат с общата икономическа криза в света, която засяга и нашата страна. Железниците, които са своеобразен барометър за състоянието на националното стопанство, силно са засегнати от икономическата криза. Рязко намалява интензитетът на пътническите и товарните превози, а разходите за единица превозена продукция многократно се увеличават. Това дава отражение и върху дейността на железопътното училище. Учебната 1928/1929 г., първата след извършената реорганизация, е обявена за нулева, т.е. няма прием на нови ученици, а от 1929 до 1935 г. приемът за отделните специалности се осъществява през година и в намален състав. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 505, л. 40-41/.

Поради икономическата криза обемът на пътническите и товарните превози по железопътния транспорт намалява съответно с 27 и с 8 процента. Някой випуски на железопътното училище дълго време чакат за назначаване на работа в БДЖ. По този повод вестник „Железопътен чиновник „ № 20, 15 окт. 1932 год. пише: „Осми випуск станционери чиновници по движението и търговската служба, един от най –силните на жп училище, е оставен в безсрочен отпуск поради липса на ваканции. Випускът е от 30 души, необходимо е да се използват...“ По- късно същият вестник отново поставя въпроса: „...Жп училище подготвя за станционери чиновници всеки две години по 30 души, което според нас е нормално число. Двадесет и пет души не са назначени една година след уволнението им. Защо? 25 души с голям ентузиазъм, но с разбити надежди...“ / Железопътен чиновник , № 8, 15 апр. 1933 . /

В Железопътният полк са извършени нови кадрови промени. Със Заповед № 47/01.04.1931 г. на министъра на войната, полковник Илия

Саръилиев преминава на служба в Министерството на войната и за командир на жп полк е назначен полковник Борис Колчев, който е и директор на Железопътното училище. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 521, л. 43-44/.

По това време Железопътният полк и железопътното училище са поставени на двойствено подчинение. От поверителна Заповед № 13/30.11.1934 г. по Инженерни войски и Заповед № 39/30.11.1934 г. на командира на жп полк се разбира, че Железопътният полк в учебно-техническо отношение преминава на подчинение на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, а организационно си остава към Инженерни войски. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 528 и Заповеди №№ 12/1937, 13/1937 и 39/1937 г./

Това е ново, особено положение, в което се поставя една войскова част. Същото е продиктувано от нуждата за по-пълна съгласуваност в обучението на изпълнителски кадри за железниците. Министерството на железниците, пощите и телеграфите и Българските държавни железници са натоварени с непосредствената отговорност за подготовката на обучаемите.

Друго обстоятелство, довело до тази промяна, са засилените функции на Железопътния полк и железопътното училище по отношение на обучението на изпълнителските кадри за железниците и повишаване на тяхната квалификация. В полкът функционира двугодишна школа за подготовка на нисш персонал: телефонисти, стрелочници, огняри, водоснабдителите, подкладвачи, промилавалчици, спирачи, пикьори, надзиратели на чети, кантонери, дърводелци, сонеристи и мостоваци. /ЦВА, ф. 1653, ап. 1, а.е. 487, л. 109/

Започват да функционират и краткосрочни курсове за повишаване квалификацията на ръководния и средния изпълнителски железопътен персонал. Първият курс е проведен от 9 януари до 30 март 1935 г. В него се обучават последователно всички началници на гари и чиновници по движението и търговската служба с прослужено време от 10 до 16 години. На края на обучението се провеждат изпити. Въз основа на показаните резултати се съставя ново старшинство на железопътните служители. През тези курсове преминават по-голяма част от началниците на гари, чиновниците по движението и търговската служба, началниците на влакове, локомотивните машинисти, пикьори и надзиратели по поддържането и постройка на жп линии.

Основната тежест по разнообразната учебна дейност в Железопътния полк се поема от персонала на железопътното училище, а жп полка се явява като единен учебен център за Българските държавни железници.



О.з. полковник Васил Босев – войник от двугодишната школа на железопътното училище

Съгласно поверително Предписание № 141/10.05.1935 г. на инспекторът на Инженерни войски, полковник Никола Данаилов напуска полка и за командир на Железопътния полк е назначен Петър Петрунов, а след една година, от 11 юни 1936 г. – полковник Никола Христов. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 533; Заповеди №№ 39/30.11.1934г и 25/14.05.1935 г. на командира на Железопътен полк/.

Железопътният полк получава бойно знаме, връчено лично от цар Борис III на 6 май 1937 година на командира на полка полковник Никола Христов. Във връзка с това събитие той поздравява личния състав, като казва: „...Като го предавам на знаменосеца, пожелавам всички сегашни и бъдещи чинове на полка – от полковника до редника, да запишат в свещените гънки на това знаменай – вярна, предана, възторжена и полезна служба на Отечеството . Под неговата сянка в полка да се възпитат българските синове в ония добродетели, които правят войската ни мощна и способна на велики дела ...“ Първият знаменосец на жп полк е фелдфебел Л. Варимезов от железопътното училище. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 550 и 558, л.1/.

През 1938 година за командир на Железопътния полк и директор на училището е назначен полковник Георги Христов Лекарски. / ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 558; Заповед № 21/10.03.1938 г. на командира на жп полк/.

От учебната 1935/1936 г. се осъществява прием по всички специалности, но с ограничение – всяко класно отделение във всички специалности да е в границите от 15 до 30 обучаеми. Това положение постепенно се променя с нарастване на броя им с приближаване на Втората световна война. Най-голям прием в училището се осъществява през военния период 1941 – 1944 г.

Изследването на динамиката на развитието на железопътния полк и железопътното училище през периода 1922-1938 год. показва, че темповете на измененията в тяхната щатна структура, функции, комплектуваност с личен състав, организация на учебно- възпитателния процес и др. са в пряка зависимост от тези на нарастване на железопътната мрежа, интензивността на товарните и пътническите превози, вижданията на Министерството на войната за военновременното използване на железопътния транспорт и мястото на железопътните подразделения в него .

Към края на 40-те години на XX век / 1936-1938 г./ железопътният транспорт в България се развива значително. С бързи темпове нарастват количеството на превозените товари и абсолютния брой на пътувалите пътници. Така например през 1937 год. количеството на превозените стоки надминава 3815 хил. т. Това е най-голямото годишно количество стоки, превозено по нашите железници през периода 1888-1938 год. През 1937 год. абсолютния брой на пътувалите пътници надминава цифрата 10 млн. и 170 хиляди.

Анализът на тези успехи показва, че те биха били немислими без значителната учебно – възпитателна работа, провеждана в железопътния полк и железопътното училище по подготовката на средни и нисши изпълнителски кадри за нуждите на железопътния транспорт. Не е без значение фактът, че през периода 1922-1938 год. те подготвят за нуждите на БДЖ 1828 железопътни специалисти.

Анализът на ефективността на военнообразователния и учебно- възпитателния процес в железопътното училище през посочения 17-годишен период дава основание за няколко извода:

Първо – През този период железопътният полк и училището осигуряват възходящи темпове на нарастване броя на специалистите, постъпващи в службите на БДЖ. Така например в отделение „Движение“ през 1930 год. те нарастват с 32,48 процента в сравнение с 1920 год., а през 1938 год.- с 32,70

процента на базата на 1930 год. Подобна е тенденцията и в „Машинно отделение“ на БДЖ, където тези темпове възлизат съответно на 34,47 процента за 1930 год. и 36,35 процента през 1938 год.

Второ -Железопътният полк и железопътното училище гарантират в общи линии кадровото осигуряване на железопътния транспорт през разглеждания период и създават нормални условия за неговото функциониране. Въпреки, че възможностите им са по- големи, не бива да се забравя и отрицателното влияние на икономическата криза и породените от нея ограничения в приема през периода 1929- 1936 год. Именно ограниченията в приема за тези осем години са една от съществените причини за непостигане на още по-високи темпове в увеличаването на броя на железопътните специалисти . Това положение се изменя през 1939 год. и в следващите години, когато във връзка с все по- нарастващата военна опасност, приемът в железопътния полк и в железопътното училище чувствително нараства.

Трето –Количеството на подготвените в училището квалифицирани железопътни кадри е в пряка зависимост и от темповете на нарастване на дължината на железопътните линии. През периода 1890- 1930 год. дължината на железопътните линии се е увеличила 7,8 пъти, а средния брой на персонала за експлоатация на 100 км жп линия е нарастнал 2,3 пъти. През 1890 год. дължината на железопътните линии е 372 км , а през 1930 год. -2898 км. На 100 км жп линия се пада средно персонал: 1890 год.- 255 човека ,а през 1930 год. - 583 човека. / вж. Табаков , В. Железничен персонал. –Юбилеен сборник 50 години държавни железници в България /1888 – 1938 год./ , с. 170 /.Това съотношение дава основание да се приеме, че увеличаването на относителния брой на завършилите железопътното училище и нисшите жп специалисти от дружините на полка до 1930 год. върви почти равномерно и естествено. За времето от 1930 до 1938 год. дължината на железопътните линии се увеличава с 15,7 процента, а общото количество на железопътния персонал едва със 7,8 процента.Вследствие на това количеството на железопътните специалисти средно на 100 км жп линия се намалява нецелесъобразно от 583 човека през 1930 год. на 544 за 1938 год., или с 6,7 процента.

От тези данни може да се направи изводът , че от 1930 год.,а може би и още по-рано, персоналят на железниците не отговаря на съответното увеличение на дължината на експлоатираните жп линии. Проучването на изследвания период показва, че в България на един километър жп линия се падат 5,24 души железничари, докато в Германия те са 12,14 души. /Табаков, В. Пос. статия, с.172-173 /

Четвърто – Анализът на професионалната реализация на завършилите железопътното училище и школата към него показва, че производителността на труда им се увеличава непрекъснато. В сравнение с 1920 год. , през 1936 год. средно на един железничар тя нараства 1,6 пъти. Като тенденция това е добре, но ако се направи сравнение с някои водещи по това време страни, каквато например е Германия, ще се види, че производителността на труда на кадрите на железопътното училище е 2,13 пъти по- ниска от тази на техните колеги от Германия. Данните по категоричен начин показват, че не са осигурени всички предпоставки за пълноценна реализация на кадрите и най- рационално използване на труда им. Така например за превоз на един влак на разстояние 1000 км в Германия използват труда на 0,85 души железничари , а в България – на 1,42.

Не бива да търсим причините само в незадоволителната професионална квалификация на кадрите, обучавани в железопътното училище и недостатъчно високата ефективност на военнообразователния процес. Някои от тях са много по – дълбоки и се коренят най- вече в незадоволителната степен на внедряване постиженията на научно – техническия прогрес в железопътния транспорт ,неблагоприятните трудови и социални условия за експлоатация на железопътните линии и ниската / под екзистенц минимума / заплата на железопътния персонал. / Табаков, В. Пос. статия, с.170-174, 197 /

В края на четиридесетте години на XX век човечеството навлиза в периода на изключително бурни събития. Общата криза на капитализма , започнала от Първата световна война и Октомврийската революция в Русия 1917 год. довеждат до сериозни конфликти и големи социални сътресения. Мирните договори , сключени във Версай, Сен Жермен, Трианон, Севър и Ньой ,създават определени предпоставки за нова историческа драма на човечеството. Известният английски историк Джон Чарлз Фулър отбелязва:

„...Под грохота на оръдейните салюти беше погребана Първата световна война и зачената Втората...”

Новото преразпределение на света в ущърб на някои държави създава условия за неудържимо разпалване на реваншизма.

През март 1938 год. Германия анексира Австрия , а една година по – късно, през март 1939 год. заграбва Чехословакия. На 1 септември 1939 год.

хитлеристката армия нахлува разбойнически от север и запад в територията на Полша. С това започва Втората световна война 1939 -1945 год.

На 1 март 1941 год. България преотстъпва територията си за нуждите на германските войски, воюващи срещу Гърция /операция „ Марита /.ЦВА ,ф. 1653, оп. 1, а. е. 578/.

В тази връзка още на 1 февруари 1941 год. БДЖ създават военновременно мобилизационно формирование – Железопътни войски на БДЖ , в което служат мобилизирани железничари. Състои се от управление, интендантство и три железопътни дружини, дислоцирани в София,Пловдив и Горна Оряховица , и три отделни железопътни роти .Предназначението им е да обслужват военните железопътни композиции и да поддържат железопътните линии в бъдещите нови граници на страната. / ЦВА, ф. 1564, оп.1, а. е. 1, л.1,а.е.529, 572 и 578 /

Сериозни структурни и количествени промени настъпват и в железопътния полк. В сравнение с 1940 год. неговия личен състав нараства почти 2,3 пъти. Увеличението касае главно войнишкия състав и промяна в структурата на железопътното училище, където се сформират четири роти – машинна, станционна, превозна и строителна .

В изпълнение на разпореждане на Щаба на войската от 1 март 1941 год. железопътния полк мобилизира военновременните си формирования и развърща Управление Железопътни войски. За негов началник е назначен командирът на железопътния полк полковник Георги Лекарски. От 26 юни 1941 год. то е на гарнизон в Ксанти. / ЦВА,ф.1653,оп. 1, а. е. 529 и ф.2565 , оп. 1,а.е. 1,л.1,115/

След окупирането на Югославия /18 април / и Гърция / 1юни 1941 год. / хитлеристкото командване предлага българската войска да заеме Вардарска Македония, Поморавско и Беломорска Тракия. На 19 и 20 април 1941 год. българските войски новлизат в тези територии.



Цар Борис III говори пред войници от железопътното училище

България като съюзник на Германия има възможност да разшири своята територия. Към българските земи са присъединени отнетите по силата на Ньойския договор територии от Беломорска Тракия и Вардарска Македония. Увеличава се дължината на железопътната мрежа на страната с около 1000 км. Това води до нарастване на нуждите от изпълнителски кадри за жп транспорт. През 1941 година в железопътното училище постъпват за обучение два випуска – единият през м. март, а другият през м. септември.

През следващите години приемът се извършва само през септември, но също в завишен контингент.

Общата численост на специалностите възлиза на: машинна – 222 човека, станционна – 282, превозна – 143 и строителна – 259, всичко 906 човека, срещу 157 обучаеми, приети през 1939 г.

Възникналият голям недостиг на експлоатационен персонал налага да се търсят допълнителни форми за подготовка на железопътни специалисти. Успоредно с редовния прием в училището се осъществява и приемането на

младежи със завършено средно техническо образование, за подготовка на локомотивни машинисти, чийто срок на обучение е съкратен на 24 месеца.

Кадрите, подготвени по тази военновременна краткосрочна учебна форма, са използвани по време на Втората световна война, но някои остават и на постоянна служба в БДЖ и след войната.

Личният състав на железопътния полк нараства от 1746 човека през 1941 год. на 2534 – през 1942 и на 2556 -през 1943 год. / ЦВА, ф.1653,оп.1, а. е. 578 /



Владимир Стефанов Дачев /“Странджата“/- възпитаник на двугодишната железопътна школа – помощник-машинист и машинист на парен локомотив

Макар и съществувал 13 години след 1928 г., статутът на Държавното железопътно училище формално не е узаконен. Едва през 1941 година, 25-то обикновено Народно събрание на свое заседание на 20 февруари приема нов закон за жп училище, утвърден с Царски указ № 8 от 3 март 1941 г./Държавен вестник, бр. 55/1941 г, Указ № 8/.

Държавното железопътно училище се запазва като подразделение на Железопътния полк. Основната задача на училището по новия закон остава непроменена – „... Да подготвя личен състав за ведомството на Главна дирекция Български държавни железници: локомотивни машинисти, чиновници по движението и търговската служба, кондуктори по влаковете и надзиратели по постройка и поддържане на жп линии...“ Утвърждава се и

подчинеността му към Министерството на войната, като „...организацията и съставът на училището в мирно и военно време се урежда в съответните закони и щатове...“

Законът предвижда преподавателите и лекторите в училището да имат завършено висше образование, с което се издига статутът на педагогическите кадри.

На завършилите Средния отдел се признава – за чиновниците по движението и търговската служба – „...*полувисше специално железопътно образование*“; за локомотивните машинисти – „...*полувисше техническо образование*“. Завършилите двете специалности на Професионалния отдел – превозна и строителна – придобиват „...*средно специално железопътно образование*“.

По отношение на получаваното образование в Държавното железопътно училище, законът действа с обратна сила и се отнася за всички завършили училището след 1928 г. По силата на постановка, залегнала в чл. 10 от закона, Държавното железопътно училище по същество придобива неофициално статут на „...полувисше учебно заведение ...“.



1939 година. Войници от железопътното училище отбелязват 63-годишнината от гибелта на Христо Ботев

На завършилите железопътното училище първи по успех, в член 12 законът предвижда съответни поощрения:

- първенците в специалността чиновници по движението и търговската служба – да следват на държавни разноски във Висшата търговско-финансова академия в България или да проведат едногодишна специализация в службите по „Движение“ и „Търговска“ в чужда, добре уредена железопътна администрация;
- първенците в специалностите „локомотивни машинисти“, „кондуктори по влаковете“ и „надзиратели по постройка и поддържане на жп линии“ – да проведат едногодишна специализация в службите по специалности в чужда, добре уредена железопътна администрация./ ЦВА, ф.1, оп.5, а. е. 590 /

Приемането на ученици, програмите по тяхното обучение и всички въпроси по учебно-възпитателния процес се уреждат в Правилник към закона. Същият се изработва „...в съгласие с Главна дирекция БДЖ и се одобрява от министрите на войната и железниците....“

Законът определя Държавното железопътно училище като единствен център за подготовка на железопътни специалисти: „...Главната дирекция на Българските държавни железници попълва с личен състав службата по БДЖ, само от завършилите жп училище за длъжностите, които последно е подготвяла...“ Само при крайна нужда този принцип може да бъде нарушен.

От 1 март 1941 година е създадено Управление на Железопътни войски /УЖВ/, което съществува няколко месеца /през мобилизационния период в Българската войска/ до 1 август 1941 г. /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е. 1, л. 1/ През това време в железопътното училище се разкриват нови класни отделения за подготовка на кадри за военновременните формирования на железопътни войски. В пет класни отделения се обучават 877 запасни по специалностите:

- машинен клас – помощник-локомотивни машинисти;
- тракционен клас – огняри, шлосери, котляри, стругари, промивалчици, ревизор вагони, леяри и водоснабдителни;
- станционно-превозен клас – чиновници по движението, телеграфисти, началници на влакове и кондуктори;
- клас движение – маневристи, стрелочници, спирачи и железопътни телеграфисти;
- клас поддържане – надзиратели, старши работници по постройката и поддържането на железопътните линии и контейнери.

/ ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 578; Заповед № 11/27.01.1941 г. на командира на жп полк /



1940 година. Войници от Държавното железопътно училище на практическо обучение в Дервенския проход

През 1941 година полковник Георги Лекарски преминава на служба в Министерството на войната, а за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище е назначен с царски Указ № 111/25.11.1941 г. полковник инж. Симеон Петров Дейнов. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 579; Заповед № 128/18.12.1941 г. на командира на жп полк/

Като оценява особеностите на службата в железопътния полк и училището и спецификата на железничарската професия, където грешките и пропуските са свързани с изключително тежки последствия, в началото на 1942 год. командването обръща сериозно внимание на предварителното изучаване на индивидуалните качества на военослужещите и тяхната биологична способност за служба в Железопътни войски и БДЖ. За тази цел се правят специални психологически изследвания и прегледи на войниците и кандидатите за обучение в училището. Способностите им се оценяват чрез полагане на изпит за памет и внимание, разсъдък и скорост на психическите процеси. По специална методика и в зависимост от показаните резултати

обучаемите се разделят на 6 степени за умствено развитие и пригодност за служба в БДЖ ,като най – висока е шестата степен .

На 4 октомври 1942 година железопътното училище празнува 20-годишнината от своето създаване. На тържественото честване присъстват: инж. Васил Радославов – министър на железниците, пощите и телеграфите, генерал Никола Христов – представител на Министерството на войната /бивш директор на жп училището/, Борис Колчев – главен директор на Българските държавни железници /един от създателите и бивш директор на жп училището/ и други представители на обществеността. Честването съвпада със завършването на 17-ти випуск на училището.

В поздравителното си слово Борис Колчев заявява: „...Високо ценейки големия дял и заслуга на железопътното училище в изграждането на железопътното дело в нашето отечество, Главната дирекция на Българските държавни железници горещо благодари на всички господа директори, преподаватели и инструктори за положените от тях усилия и труд, както и на излезлите от училището негови възпитаници от 16-те випуска, които така умело и почтено приложиха по железопътната мрежа познанията си, придобити тук, в тая Алма Матер на нашето железничарство... Драги випускници, нашите родни железници Ви приемат днес с отворени обятия и със синовна любов! Предайте се с цялата си душа и сърце на тая тежка служба – тежка, но славна, за която тук Вие сте посветили цели 3 години, за да се подготвите. Нека в изпълнението на Вашата бъдеща служба проличи явно и безспорно онова здраво военно възпитание и дисциплинираност, в което сте били възпитавани и обучавани в тая свещена сграда...“ /Колчев, Б., Слово в железопътното училище по случай 20-годишнината му. Вестник „Железопътен поход“ бр. 3, 15.10.1942 г./



Стажанти на гара Рила на път за Кочериново след посещение на Рилския манастир и трасето, 1942 г.

Стажанти на гара Рила на път за Кочериново след посещение на Рилския манастир и трасето, 1942 г.

Напътствия към випускниците отправя и директорът на училището полковник Симеон Дейнов: „...Днес Вие напуцате казармата-училище и отивате чиновници по Българските държавни железници. Службата на железничаря е тежка, но Вие я познавате всестранно, обикнахте я, а службата носена с любов и знания, се носи леко....“ /вестник „Железопътен подем“, бр. 3, 15.10.1942 г./

Към края на февруари 1944 год. личният състав на полка е увеличен със 175 човека и наброява 2731 военослужещи и чиновници , от които: офицери – 51, подофицери -74, чиновници - 46 и войници – 2560.

През април 1944 год. железопътният полк извършва мобилизация и попълва военновременния състав на всички поделения . /ЦВА, ф.1653, оп. 1, а. е. 624,л.2 /

В началото на май се сформира Управление Железопътни войски със седалище на щаба в Бояна. За негов командир е назначен командирът на железопътния полк полковник Симеон Петров Дейнов ./ЦВА, ф.2565, оп.1, а.е. 4, л.1 ,6 /

От 9 юни 1944 год. Щабът на войската поставя Железопътни войски под свое подчинение. / ЦВА,ф.2565, оп. 1, а. е. 4,л.1 / . Инспекторът на Инженерните войски остава само началник в техническо отношение, както е в армейските инженерни полкове. През септември 1944 год. командирът на Железопътни войски при Главното командване полковник Симеон П. Дейнов е назначен за главен директор на железниците. /ЦВА, ф. 2565, оп. 1, а. е. 4, л.165 /. С Регентска заповед № 156 /1944 г. за началник на Железопътни войски и директор на железопътното училище е назначен полковник Джендо Жечев Тодоров.

Нуждата от средни изпълнителски кадри продължава остро да се чувствува. През учебната 1944-1945 год. в училището са приети 409 ученици, от които в машинната специалност – 82, в станционната – 175 и в превозната – 152. Приемът се извършва чрез конкурс с полагане на състезателен изпит по три предмета: български език , математика и западен език – френски или немски. Начинът на провеждането на конкурсните изпити е определен със заповед на командира на Железопътни войски при ред,осигуряващ пълна анонимност, а темите за изпитите се определят от Министерството на народното просвещение. /ЦВА,ф. 2565, оп. 1, а. е. 4 /

В резултат на извършените през време на войната бомбардировки над столицата някои казармени сгради на железопътния полк са разрушени, а други – повредени. Недостигът от помещения за класни стаи, кабинети, лаборатории

и домакински нужди е много голям и това създава сериозни затруднения в работата на железопътното училище.

Обявяването на мобилизацията /19 септ. 1944 г./ заварва Железопътни войски почти напълна мобилизирани в състав: щаб ,експлоатационна железопътна група с командир майор Петър Станков Спасов /1532 човека / , строителна железопътна група с командир майор Драгомир Асенов Васев

/1452 души /, общовойскова мостова железопътна рота под командването на капитан Михаил Манолов Георгиев / 650 военослужещи /, въздушно – възжена рота – с мобилизиран само офицерски състав. /ЦВА,ф. 2565, оп.1,а.е. 4, л.1 /

Задачите на Железопътни войски в заключителния етап на Втората световна война са да възстановяват разрушените и да поддържат съществуващите железопътни линии и съоръжения , да строят нови и да организират експлоатацията им в театъра на военните действия . Дейността им се ръководи от отдел Пети на щаба на Главното командване с началник полковник Васил Петрунов.

През целият период на войната Железопътни войски възстановяват за 165 денонощия 49 моста с различна големина ,48650 м железен път и 12 други съоръжения .Заедно с органите на БДЖ съсредоточават 32,1 процента от личния състав и стрелковото въоръжение, 33,7 – от конете, 41 – от колите и 36,1 процента от артилерийското въоръжение на българската армия. //ЦВА, ф. 25,оп. 5,а. е. 14, л . 96-103 /.

Приносът на Железопътни войски в заключителния етап на Втората световна война е отбелязан в Известие № 50 от 22 април 1945 год. за действията на Първа българска армия и в Известие на Главното командване № 125 от 23 април 1945 год . В известието на Първа българска армия се казва: „ ...През време на досегашните настъпателни действия на армията особено се отличиха командуваните от майор Васев и неговия помощник – командир Стоядинов жп части. При денонощна работа, често под огъня на противниковите минохвъргачки и артилерия, те възстановиха жп движение в един голям участък, с което осигуриха непрерывна връзка между тила и близкия фронт на армията – връзка от жизнено значение за войските...”

За участието си през втория период на войната 11 железопътни воители са наградени с Военния орден „За храброст-четвърта степен“ , а 97 –с югославски ордени и медали .

Четиридесет и двама загиват героически и безследно изчезват по бойните полета на Югославия и Унгарската пуста. /ЦВА,ф.39,оп.3,а.е. 75, л.21-24,32 и ф.2565,оп.1,а.е.4, л.258 /

В изпълнение на министерска заповед № 256, 24 юли 1945 год. от 1 август Железопътни войски започват демобилизация и преминават към мирновременния си състав. Железопътният полк е подчинен на инспектора на Инженерни войски и има следния щат: щаб, оръжейна работилница, лечебница, домакинска рота, учебно – техническа част, железопътно училище с щаб и четири роти и железопътна дружина с щаб и пет роти

Личният състав на полка се състои от 55 офицери, 40 чиновници, 74 подофицери и 2560 войници. /ЦВА,ф.2565, оп 1, а.е. 8, л. 89 /. От 1 ноември 1945 год. за негов командир е назначен командирът на строителната жп група майор Драгомир А. Васев, а от декември същата година- подполковник Светослав Михайлов Семов.

Във връзка с по-нататъшното повишаване ефективността на подготовката на изпълнителски кадри за железопътния транспорт в края на 1945 год. сред ръководните среди на БДЖ назрява идеята за промяна в статута на Държавното железопътно училище.

С Постановление на Министерския съвет № 3 от 29 ноември 1945 год. то излиза от подчинение на Министерството на войната, извадено е от състава на железопътния полк и е реорганизирано в Държавно средно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите.

През периода 1928 – 1945 г. за подготовката на железопътните кадри полагат грижи две български ведомства – Министерство на войната и Министерство на железниците, пощите и телеграфите. С положително отношение и пълна съгласуваност по въпросите на обучението и възпитанието, учениците от Държавното железопътно училище са отлично подготвени за родния жп транспорт. В това отношение особено много изпъква ролята на полковник Борис Колчев, който заема последователно отговорни ръководни длъжности: един от създателите на училището 1922 г, директор на жп училище, главен директор на БДЖ, министър на железниците. С неговото име е свързано протичането на един от най-значимите периоди в развитието на Българските държавни железници.

За периода 1928 – 1945 година в Държавното железопътно училище се подготвят 17 випуска. Курсът на обучение в учебното заведение е три години. За тези седемнадесет години за нуждите на железопътния транспорт железопътното училище подготвя: локомотивни машинисти – 630 човека;

ръководители на движението и на търговската служба – 921 човека; влакови кондуктори – 485 човека и надзиратели по поддържането на железния път – 577 човека.

Военнообразователният процес в училището до 1945 год. има своя отличителна специфика, която се изразява във : военизирана форма на обучение, съчетаваща двуединна цел –едновременна подготовка на специалисти за нуждите на гражданската сфера и за отбраната на страната, висок образователен ценз -полувисше образование, наличие на две нива на образование с прилагане на интеграция в процеса на обучението и силна практическа насоченост, която съставлява до 30 процента от продължителността на учебното време. Практическата насоченост на железопътното образование намира израз и в задължителното придобиване на правоспособност, за която изпитът е доведен до ранг на държавен квалификационен изпит.

Обучените в училището кадри се отличават освен с висок професионализъм и с висока култура на гражданско поведение.

Една част от завършилиите това престижно учебно заведение достигат до високи йерархични длъжности, като: заместник-министри на транспорта – Вълко Вълков, Кръстю Мишев, к.т.н. Начо Симеонов и Славчо Драгомиров; генерални директори на БДЖ – Диман Диманов и Ангел Виденов; заместник-генерални директори – инж. Ангел Петков, Ганчо Чолаков, Димитър Николов, Евтим Добрев, Захари Стоянов, к.т.н. инж. Иван Панчев, к.т.н. инж. Марко Трингов, Милчо Христов, Костадин Костадинов, Марин Баков, Никола Влахов, инж. Рад Синигеров и Теню Казака; началници на Железопътни управления – Данчо Михов, инж. Желязко Петров, Иван Иванов, Койчо Радев, Нино Нинов и Христо Минчев; директори на жп училище – Георги Иванов, Георги Рангелов, Марин Тинчев, инж. Минчо Марков и доцент Нако Дойнов; директори в Министерството на транспорта и Българските държавни железници – Петър Диксоков, Иван Цеков, Васил Инев и инж. Боян Анев и служители на ръководни длъжности /началници на отдели и направления, експерти, началници на жп депа и др./ - Величко Янчев, Ганчо Старибратов, Георги Нейков, Димо Василев, Кою Кънчев, Лука Шопов, проф. Марин Георгиев, Мирко Кочев, Никола Григоров, проф. Стефан Цанков, Христо Янкулов, Христо Коцев и др.

ДОКТОР НАЧО П. СИМЕОНОВ

/1915-2010 г./

Начо Симеонов завършва Държавното железопътно училище в периода 1935 – 1938 г. С 13-ти Випуск се обучава в специалността - „Ръководител на движението“. Начо Симеонов е първият българин, който в областта на железопътния транспорт придобива званието „Кандидат на техническите науки“. В периода 1946 – 1948 г. успешно защитава научен труд за удостоверяването му със званието. В трудовата си кариера достига до заместник-министър на транспорта и съобщенията /1948-1971 г./.



5. КОМАНДИРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПОЛК И ДИРЕКТОРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО УЧИЛИЩЕ/1928 – 1945 г./



ПОЛКОВНИК ИЛИЯ ВЕЛЕВ САРЪИЛИЕВ

**Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода
13 септември 1928 г. – 25 май 1931 г.**

Илия Саръилиев е роден на 9 февруари 1886 година във Враца. Завършва гимназия в родния си град и военното училище в гр. София през 1905 г.

През периода 1906-1909 г. подпоручик Илия Саръилиев служи като офицер-субалтер в състава на Железопътната дружина.

Офицерската му служба преминава и на други длъжности в Инженерните части на Българската войска – телеграфни подразделения, Трета пионерна дружина и железопътната дружина.

Взема участие в Балканската 1912-1913 г. и Междусъюзническата война 1913 г. Командир на войскава част е в Първата световна война 1915 – 1918 г.

След войната през 1919 година подполковник Илия Саръилиев е назначен за командир на железопътна дружина.

Със Заповед № 22/13.09.1928 година полковник Илия Саръилиев е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище, което е в състава на полка.

Изхождайки от анализа на положението в страната и морално – политическото състояние на личния състав ,през 1928 год. той утвърждава Правилник за годишните занятия, в който освен задачите и целите на занятията по военна и специална подготовка се отделя голямо внимание и на тези по морална подготовка. В Правилника се казва: „...Специалните занятия по морална подготовка никога не трябва да отслабват. През цялата учебна година трябва да се намери време за тях, което по- горните инстанции да следят и да проверяват. Вън от всички мерки , които началниците вземат....трябва всеки командир на рота да прочита поне по две беседи от по един час в месеца на всичките си подчинени върху военното възпитание. Командирът на дружината – веднъж в месеца, а командирът на полка – веднъж в два месецаОфицерството и офицерът трябва да променят схващанията си , да не се увличат само от строевата работа , а да вникнат в учителската си дейност и възпитанието като важен и съществен отрасъл наред с образованието и обучението ...“/ ЦВА,ф. 1653,оп.1,а.е.494 л.16 /

През 1931 година полковник Илия Саръилиев предава жп полка на полковник Борис Колчев и напуска училището.

Офицерската му служба продължава в инспекционните области /Първа, Втора, Трета и Четвърта/, в които основно се извършва мобилизация на личен състав и техника.

През 1934 година е приведен на служба в Инженерната инспекция на Министерството на войната и с царски Указ № 31/1934 г. е уволнен от армията и преминава в запаса.

ПОЛКОВНИК БОРИС БОРИСОВ КОЛЧЕВ



Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 25 май 1931 г. – 26 април 1933 г.

Борис Борисов Колчев е роден на 26 юли 1890 година в Ямбол.

Завършва кадетския курс на военното училище през 1910 г. и Свободния университет – Административно-финансов отдел през 1931 г.

Офицерската му служба започва през 1910 година в Железопътната школа, където е назначен за командир на взвод. Същевременно той изучава машинната специалност.

В периода 1910 – 1915 години служи като подпоручик и поручик в железопътната дружина. Командири на железопътната дружина в този период последователно са подполковник Александър Цветанов, полковник Ангел Христов и полковник инж. Н. Атанасов.

През 1917 година като капитан, Борис Колчев е назначен за старши адютант в Управление на оперативните железници на Действащата българска армия. В тази година е определен и лично да ръководи строителството на железопътната линия Кичево – Охрид – Струга.

На следващата 1918 година е назначен за адютант на началника на Управление на железопътните съобщения в България./ УЖПС /

Съобразно приетите клаузи на Ньойския мирен договор през април 1921 година, окончателния състав на българската войска е намален на 20 000 души. Железопътната дружина е разформирована и реорганизирана в колоездачна дружина.

През 1922 година се създава Държавно железопътно училище и подполковник Борис Колчев е назначен за началник на Средния отдел в училището.

Участва в комисия за изработване на Правилник за уредбата, управлението, вътрешния ред, дисциплината и учебните програми. В периода 1922-1923 година преподава в железопътното училище дисциплината „Тракционна служба“.

През 1927 година подполковник Борис Колчев е назначен за командир на автомобилна дружина, а през 1929 година е преведен на служба в Трета инженерна дружина. Тя е формирана през 1920 година с щаб в гр. Шумен и под това име съществува до 1936 г. След това се преименува в Трети инженерен полк.

В периода 25 май 1931 – 26 април 1933 г. полковник Борис Колчев е назначен за командир на железопътния полк /строго поверителна министерска заповед № 47 от 1931 г./.

Като командир на полка насочва усилията на командния състав ,наред с повишаване ефективността на учебно – възпитателния процес и войсковата

подготовка и към значително издигане ролята на военното духовенство, непрекъснато подобряване и актуализиране на тематиката на занятията по морална подготовка и „... запълване с полезно съдържание на свободното време в празнични и неделни дни...“. В негова заповед , в тази връзка се казва: „...В празничните и неделни дни за войниците да се устройват разни забави, игри, екскурзии и прочие , за да се развличат и запазят от зловредните влияния ...“

През 1931 година полковник Борис Колчев завършва финансово-счетоводния отдел на Свободния университет /сега УНСС/.

През 1933 година изпълнява длъжността началник на инженерния отдел във Втора военно - инспекционна област.

През 1934 година е на служба в Министерството на съобщенията.

Сред офицерството името на полковник Борис Колчев се произнася с уважение. По младите гледат на него, като на образец за подражание, а по-възрастните – като на достоен и уважаван колега. Намира духовна близост с офицерите от Военния съюз и по-специално с подполковник Владимир Стойчев, началник на Кавалерийската школа,. След години, вече генерал Стойчев пише за него: „*Той бе истински офицер. Цялата му сила на човек и интелект се криеше в неповторимата му организираност и честност...*“

През 1934 година полковник Борис Колчев преминава в запаса.

С Царски указ № 6 от 5 юли 1934 година бригадният командир полковник Борис Колчев е назначен за главен директор на железниците и пристанищата. За българските железничари след 1934 г. името на Борис Колчев е една легенда. Издигането му за главен директор не е изненада. Железничарите се нуждаят от такъв тип ръководител. Максимата, която изповядва е: „...*Обичам честният труд. Уважавам човешкото достойнство. Не унижавам и не допускам да бъда унижаван...*“

През 1938 година Българските държавни железници честват своя 50-годишен юбилей. Под личното ръководство на Борис Колчев е организирано тържество, което дълги години се помни от железничарите.

Годината е 1939. Борис Колчев успешно защитава в Народното събрание „Програма за постройка на нови железопътни линии за период от 10 години /1939-1948/. В нея е предвидено построяването на 595 км нови железопътни линии, модерна триажна гара Подуене, разширение на жп гарите Горна Оряховица, Стара Загора , Мездра и др.

На 28 ноември 1942 година Борис Колчев напуска Главната дирекция на железниците и пристанищата.

През 1944 година /от 1 юни до 2 септември/ от министър-председателя Иван Багрянов е назначен за министър на железниците, пощите и телеграфите и ВРИД министър на обществените сгради, пътищата и благоустройството.

След 9.9.1944 година е арестуван и заедно с 3 регенти на царя, 8 царски съветници, 22 министри, 67 депутати от 24-то Народно събрание и 47 генерали и висши офицери, Народния съд на България го осъжда на смърт, глоба 5 млн. лева и конфискация на цялото имущество.



Борис Колчев пред Народния съд – 1945 год.

От Акт № 702, издаден от Столична община, гражданско отделение е видно, че през нощта на 1 срещу 2 февруари 1945 година е разстрелян недалече от Софийските гробища. Един голям българин, неповторим железничар и мъченик е заличен от списъка на живите.

На 26 август 1996 година посмъртно Върховния съд на Република България го реабилитира.

Придобити Военни звания от Борис Колчев:

- Подпоручик – 4 октомври 1910 г;
- Поручик – 5 август 1913 г;
- Капитан – 16 март 1917 г;
- Майор – 12 август 1920 г;
- Подполковник – 26 март 1925 г;
- Полковник – 6 май 1931 г.

Получени военни награди:

- Военен орден „За заслуга“ на военна лента;
- Орден „За бойни отличия и заслуги“ през Първата световна война в периода 1915-1916 г.

ПОЛКОВНИК ВАСИЛ ПЕТРОВ МИЛОШЕВ



**Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода
26 април 1933 г. – 20 май 1934 г.**

Васил Петров Милошев е роден на 24 юни 1893 г. в София.

Завършва гимназия и през 1910 година е приет във военното училище в София. След успешното му завършване през 1912 г. е произведен в чин подпоручик и започва офицерската си служба в Инженерните войски на Българската войска.

През 1912 и 1913 година участва в Балканската война и предсрочно е произведен в по-горно звание от поручик /1915 г./ в капитан /1917 г. /

За проявен героизъм по време на войната е награден с орден „За заслуга“ на военна лента.

През 1915 година поручик Васил Милошев е младши офицер в състава на Железопътната дружина.

Участва в Първата световна война /1915-1917 г./. Награден е с орден „За бойни отличия и заслуги“ през периода 1915-1916 г.

През 1922 година капитан Васил Милошев с Царски указ № 16/01.04.1922 г. е назначен на длъжност началник на „Професионалния отдел“ в Държавното железопътно училище и преподава „Строителство на железния път“. От 1925 год. става началник на Средния отдел и инспектор по класовете.

През 1933 година подполковник Васил Милошев, на основание Предписание от Инспектората на Инженерни войски № 796/26 април 1933 година е назначен за командир на железопътния полк и директор на Държавното железопътно училище.

На 20 май 1934 година напуска училището и продължава службата си в Инженерна инспекция към Министерството на войната.

През 1935 година с Царски указ № 8/1935 г. е уволнен от армията и зачислен в запаса.

ПОЛКОВНИК НИКОЛА ХАДЖИАНГЕЛОВ ДАНАИЛОВ



**Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода
20 май 1934 г. – 10 май 1935 г.**

Никола Данаилов е роден на 12 август 1892 в гр. Крайова, Румъния.

Завършва гимназия и военното училище в София през 1912 г. Като млад офицер започва службата си в Първа железопътна дружина. Участва в Балканската война 1912-1913 г, Междусъюзническата война 1913 г. и Първата световна война 1915-1917 г.

Като поручик е награден с орден „За бойни отличия и заслуги“ през Първата световна война през периода 1915-1916 г.

При създаването на Държавното железопътно училище с Царски указ №16 от 1 април 1922 г. е назначен за Домакин /заместник-директор по комунално-битовите въпроси /на училището.

През 1928 година е назначен за началник на „Средния отдел“ и инспектор по класовете на Държавното железопътно училище.

От 20 май 1934 година до 10 май 1935 г. е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище.

През този период правителството на България отделя 2690 хил. лева за обновяване на подвижния състав в железниците. Закупени са нови локомотиви за 1379 хил. лв., пътнически вагони за 430 хил. лв., товарни вагони за 792 хил. лв., фургони и пощенски вагони.

От поверителна заповед № 13 / 30. 11. 1934 год. по Инженерни войски и Заповед № 39/ 30.11.1934 год. на командира на полка се разбира , че Железопътният полк преминава на двойствено подчинение - в учебно – техническо отношение , подчинен на Министерството на железниците , пощите и телеграфите , а в организационно си остава към Инженерни войски.

След предаване длъжността на полковник Петър Петрунов служи известно време в железопътното бюро към щаба на армията.

С царска Заповед № 39/1934 г. полковник Никола Данаилов е уволнен от армията и зачислен в запаса.

ПОЛКОВНИК ПЕТЪР ГЕОРГИЕВ ПЕТРУНОВ



Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 10 май 1935 г. – 11 юни 1936 г.

Петър Петрунов е роден на 23 април 1892 година в гр. Самоков. Завършва гимназия в родния си град и военното училище в София през 1913 г.

Като юнкер от военното училище участва в Балканската война при превземането на Одринската крепост. Награден е с орден „За храброст“ – II степен. Участва и в Междусъюзническата война 1913 г. За проявен героизъм във войната отново е награден с орден „За храброст“.

В Първата световна война е командир на рота. Завършва въздухоплавателната школа и става военен пилот. На 24 август 1918 г. при

извършване на разузнавателен полет над Солунското пристанище при въздушен бой с противника е ранен. За участието му в Първата световна война получава трети орден „За храброст“ и орден „За военна заслуга“ на военна лента.

След Световната война служи на различни длъжности в Инженерните войски на Българската войска.

През май 1935 г. полковник Петър Петрунов с Предписание № 141/10 май 1935 година на Инспектора на Инженерни войски е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. Длъжността изпълнява от 10 май 1935 г до 11 април 1936 година.

След раздялата с жп полк и железопътното училище през 1936 г. служи на различни длъжности в Инженерните войски на Българската войска.

През 1945 година полковник Петър Петрунов преминава в запаса

ПОЛКОВНИК НИКОЛА ХРИСТОВ ХРИСТОВ



Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 11 юни 1936 г. – 1 март 1938 г.

Никола Христов Христов е роден на 26 февруари 1891 година в гр. Хасково, Княжество България. Завършва военното училище в София през 1912 година и е произведен в чин подпоручик.

Заема различни длъжности в пионерните и инженерните части на българската войска. По-важни от тях са:

- командир на понтонна дружина;
- помощник-началник и завеждащ учебната част на инженерно отделение ШРБЕК;
- инспектор на инженерни войски.

Участва в Балканските войни 1912-1913 г. и в Първата световна война като офицер от Инженерни войски.

През 1922 година майор Никола Христов, като офицер от разформированата железопътна дружина става един от основателите на Държавното железопътно училище.

През 1936 година с Царска заповед № 33/11 юни 1936 г. е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. Длъжността изпълнява от 11 юни 1936 г до 1 март 1938 година

По негово настояване, особено място в цялостната възпитателна работа се отделя на военното знаме , което се смята за светиня на частта , за символ на нейното достойнство , за свидетел на подвизите на поколения войници . Със знамето са свързани няколко ритуала: връчване / лично от монарха / , приковаване на плата към дръжката и освещаване на новото знаме / на тържествен парад / , пазене , изнасяне и носене , участие в ритуали / клетва , паради , национални тържества и др. / , награждаване на знамето с военни отличия / пред строя на частта /. Във всички случаи на знамето се оказва подчертана почит, ритуалните действия се придружават от изпълнение на военна музика, строените войници са с парадна униформа .

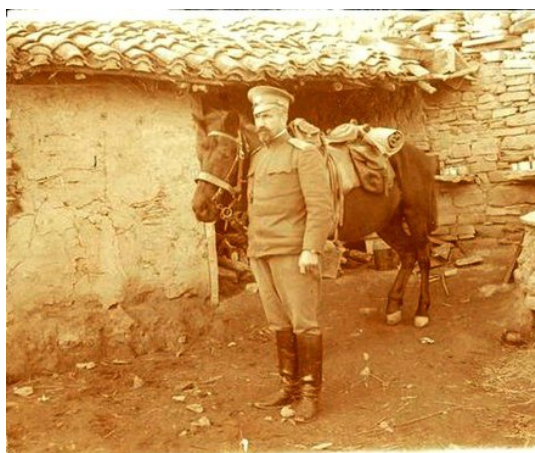


Цар Борис III предава знамето на командира на железопътния полк

На 6 май 1937 год. на площад „Александър Невски „ в София по случай бойния празник на войската и празника на „Ордена на храбростта „ са връчени 19 нови знамена на частите от Софийския гарнизон, в това число и на железопътния полк . На тържеството присъстват живите ветерани от Българското опълчение 1877 -1878 год. , Сръбско – българската война , Балканската война. Тук са и старите бойни знамена.

Освещаването извършва митрополит Стефан. След това министърът на войната генерал – майор Христо Луков поема всяко знаме и го предава на Царя, който със специално изработено за целта чукче забива в дръжката на знамето едно позлатено гвоздейче с вензела „ Б „ и го връчва на командира на частта . Командирът , коленичил пред знамето , приема светинята със следните думи : „ Приемам го за вярна и предана служба на Родината и ще го пазя като честта на България,„. Царят връчва на командира на железопътния полк бойно знаме №68, придружено с грамота и служебна книжка.

През 1938 година с Царска заповед № 54/1938 г. полковник Никола Христов е назначен за инспектор на Инженерни войски и произведен в звание генерал-майор /1940 г./. Изпълнява длъжността от 17 февруари 1938 г. до 16 октомври 1943 година. От 9 януари 1944 г. е назначен за командващ Трета българска армия, където на 6 май 1944 г е произведен в звание генерал-лейтенант.



Генерал-лейтенант Никола Христов, като командващ Трета българска армия

Трета армия е военна част, формирана за действие в североизточно направление, Добруджанския военен театър и защита при нападение от Румъния. Формирана е на 17 септември 1912 година с Указ на цар Фердинанд.

В сравнително краткия период, в който генерал-лейтенант Никола Христов е командващ Трета българска армия, тя е на позиции в Северна

Добруджа. Без да оказва съпротива на 8 септември 1944 година допуска войските на Трети Украински фронт и Черноморския флот в България.

На 8 септември, генерал-лейтенант Никола Христов е арестуван и отведен в община Варна. При проведен разпит за разкриване на агентурата в армията и отказ на Христов да съдейства, той е разстрелян.

Военни звания:

- Подпоручик – 17 ноември 1912 г.;
- Поручик – 2 август 1915 г.;
- Капитан – 18 септември 1917 г.;
- Майор – 6 май 1924 г.;
- Подполковник – 6 май 1928 г.;
- Полковник – 6 май 1935 г.;
- Генерал-майор – 3 октомври 1940 г.;
- Генерал-лейтенант – 6 май 1944 г.

ПОЛКОВНИК ГЕОРГИ ХРИСТОВ ЛЕКАРСКИ



Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 1 март 1938 г. – 1 март 1941 г.

Георги Христов Лекарски е роден на 13 март 1893 година в гр. Кюстендил.

В родния си град завършва гимназия.

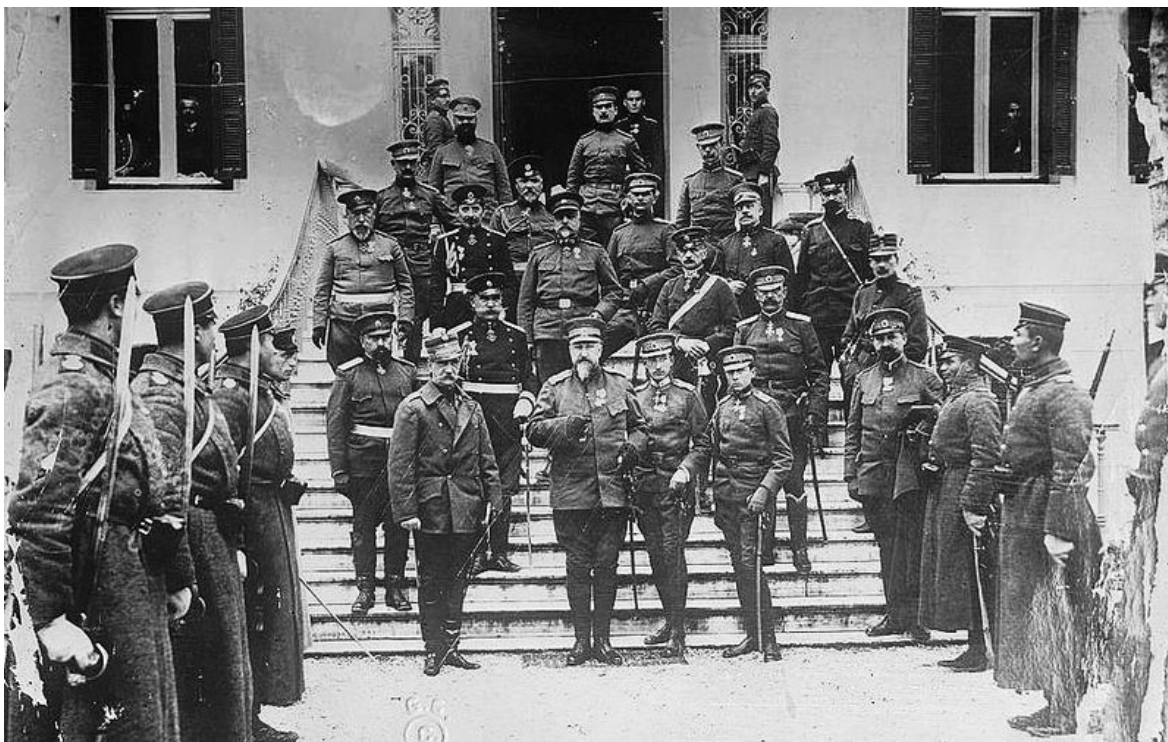
През 1913 г. като войник служи в 59-ти пехотен полк. След приключване на задължителната наборна служба решава да се отдаде на военната професия. Кандидатства и е приет във военното училище в София, което завършва успешно през 1915 година.

Произведен е в първо офицерско звание подпоручик и започва службата си в Пета пионерна дружина.

Тя е в състава на 5-та Пехотна Дунавска дивизия. Формирана е през 1883 година в гр. Русе. Първи командир на дружината е майор Стефан Цанев. Дружината участва в боевете в Лозенградската и Бунархисарската военни операции през Балканската война 1912-1913 г.

През 1920 година вече с чин капитан, Христо Лекарски служи в автомобилния полк на Първа българска армия.

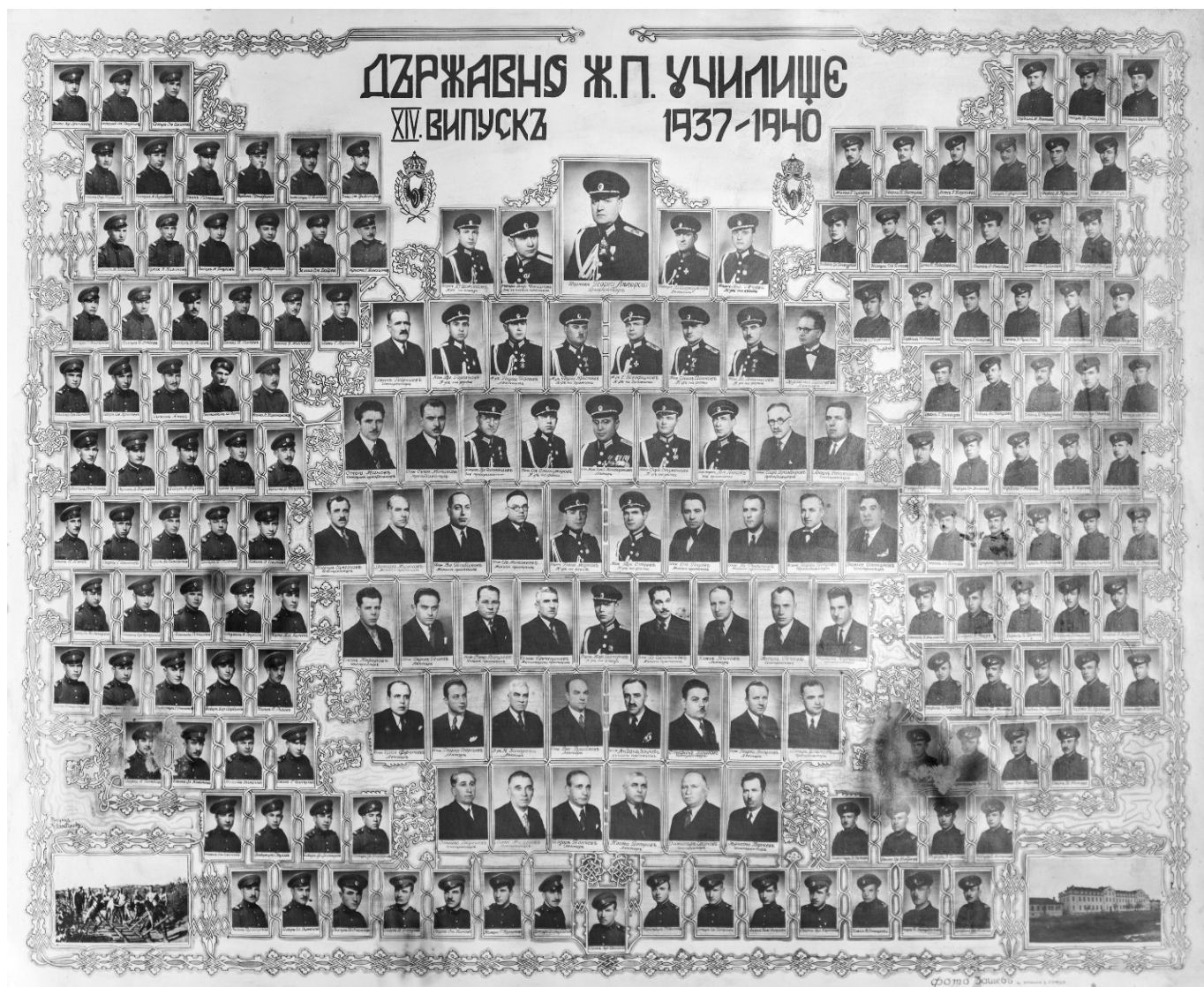
През 1928 година продължава офицерската си служба в Трети инженерен полк.



1929 г. Командването на Трети инженерен полк

Вече като майор, през 1930 година е назначен за началник на Механо-свързочно училище в София.

През 1938 година с царска Заповед № 11/1938 г. и министерска заповед № 54/1938 г. подполковник Георги Лекарски е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. Същата година е повишен в чин полковник. Този период в развитието на железниците е характерен със забележителен ръст. С бързи темпове нарастват количеството на превозените товари и абсолютния брой на пътувалите пътници. Тези обстоятелства налагат 2-3 пъти да се увеличи личния състав на полка. По това време управлението на железопътните формирования е подчинено на Инженерни войски. Длъжността командир на железопътния полк, полковник Георги Лекарски изпълнява от 1 март 1938 г. до 1 март 1941 г.



Периодът ,през който полковник Георги Лекарски командва полка се характеризира с усилена подготовка за участие на България в предстоящата война и ориентиране на цялостната учебно – възпитателна работа в тази насока.

През 1941 година железопътния полк мобилизира военновременните си формирования и разгръща Управление железопътни войски. За началник на това Управление е назначен командира на железопътния полк полковник Георги Лекарски. Тази длъжност той заема от 1 март 1941 г. до 26 ноември 1941 г.

С царска заповед № 111/26 ноември 1941 година полковник Георги Лекарски е преведен на служба в Инженерно-свързочната инспекция в Министерството на войната.

Краят на Втората световна война заварва Георги Лекарски като офицер с чин полковник в щаба на Втора армия – Пловдив.

През 1945 година полковник Георги Лекарски е зачислен в запаса.

Военни звания:

- Подпоручик – 25 август 1915 г;
- Поручик – 30 май 1917 г;
- Капитан – 1 май 1920 г;
- Майор – 15 май 1930 г;
- Подполковник – 26 август 1934 г;
- Полковник – 3 октомври 1938 г.

Военни награди:

- Орден „За храброст“ 4-та степен



ПОЛКОВНИК ИНЖ. СИМЕОН ПЕТРОВ ДЕЙНОВ



Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 18 декември 1941 г. – 10 май 1944 г.

Симеон Петров Дейнов е роден на 20 септември 1895 година в Ловеч. Завършва гимназия в родния си град и Школа за запасни офицери в София през 1917 г.

На 1 декември 1918 година постъпва в Българската войска като действащ офицер. От подпоручик до полковник служи на различни длъжности в Първи и Четвърти инженерни полкове на армията.

През 1941 година с Царски указ № 111/18 декември 1941 г. полковник Симеон Дейнов е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище.

През април 1944 година в железопътния полк е извършена мобилизация и попълване на военновременния състав. Сформира се Управление на Железопътни войски със седалище в Бояна.

За началник на Управлението е назначен полковник инж. Симеон Дейнов. Длъжността изпълнява от 10 май до 15 ноември 1944 г.

Периодът, през който командир на Управление Железопътни войски е полковник Симеон Дейнов / 1941 – 1944 год. / се характеризира с участие на България във войната като част от Тристранния пакт и породената от това сложна вътрешнополитическа обстановка в страната, армията и в частност железопътния полк и училището , действия на железопътните части извън страната / Беломорска Тракия , Вардарска Македония и Поморавието / , вземане на сериозни мерки , в това число затвор и смъртни присъди, срещу разпространителите на революционни идеи в железопътния полк . Създава се специална служба за борба с „противодържавните учения „ , на която се дават големи пълномощия . Внушава се „...че най- опасния враг на българщината е този човек ,който прониква в казармата , за да пропагандира срещу държавата и държавния строй...“. /ЦВА,ф. 1, оп.1, а. е.237,л.451 /

Въпреки предприетите драконовски мерки за борба с нарастващото съпротивително движение „ противодържавната дейност „ в железопътния полк не спира . На 16 май 1942 год. на гарнизонното стрелбище в София е разстрелян редник Петър Йорданов Атларски – войник от тракционната рота на железопътния полк . Разстрелът му не спира революционната дейност, както очаква командването . Явяват се много негови последователи. Сред най – изявените са:Слави Костадинов Илиев /Максимов / -убит като партизанин от Дупнишкия отряд на 20. 01.1944 год. край село Лесия, Благоевградско, Емил Михайлов Великов – разстрелян на 24.01.1944 год. , Васил Атанасов Вишнев – убит през септември 1944 год . като партизанин в Трета Македонска бригада ,Никола Петров Николов / Караджата / -партизанин от бригада „Чавдар „ , убит на 22 юли 1944 год. при превземането на гара Якоруда .

Положението на България по време на Втората световна война не е еднозначно. Тя воюва на страната и на двете противостоящи коалиции – до началото на септември 1944 год. на страната на Германия и от 8 септември 1944 год. до 9 май 1945 год. – на страната на антихитлеристката коалиция .

На 23 септември 1944 год. Щабът на Българската народна войска подготвя обща оперативна заповед за настъпателни действия срещу хитлеристките войски в Югославия . На българо – югославската граница са съсредоточени три български армии в състав 271 977 души . Театърът на бойните действия на Българската армия има широчина 250 -300 км , дълбочина 150 – 200 км и площ около 50 – 60 хиляди кв. км , от които 20 хиляди заема района за съсредоточаване .

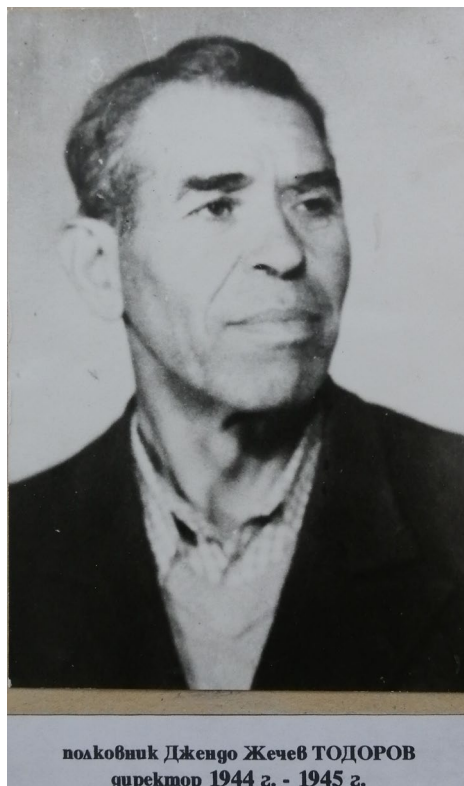
От 26 септември 1944 година Министерския съвет предава Българските държавни железници и пристанищата по отношение на тяхното използване в подчинение на Щаба на Главното командване на армията. С този акт се повишава изключителната роля на железопътния транспорт във войната.

От месец октомври 1944 г. до 1946 г. полковник инж. Симеон Дейнов е назначен за Главен директор на Българските държавни железници и пристанища.

Симеон Дейнов става Главен директор в един тежък за страната период. С железопътен транспорт се организира превозването на Първа българска армия, която участва в заключителния етап на Втората световна война. Основната жп линия за извършване на превозите е София – Ниш – Белград с натовареност до осем влакови композиции в денонощие. Продължителността за осъществяване на превоза до Белград е около 40 часа. Превозването на армията се осъществява за 50 дни от 25 ноември 1944 до 13 януари 1945 г.

Осъществени са превози на 253 оперативни военни ешелона и 50 композиции за военни транспортни средства. За снабдяване на армията са използвани 11 000 вагона. Само за осигуряване на гориво и масла за локомотивите, ежедневно е изпращана по една влакова композиция.

През 1946 година с Регентска Заповед № 49/1946 г. полковник инж. Симеон Дейнов е освободен от длъжността Главен директор на железниците и пристанищата.



ПОЛКОВНИК ДЖЕНДО ЖЕЧЕВ ТОДОРОВ

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 15 октомври 1944 – ноември 1945 г.

Джендо Жечев Тодоров е роден на 18 октомври 1895 година в с. Садово, Котленска община. Завършва гимназия в гр. Сливен и военното училище в София през 1917 г. Офицерската му служба от подпоручик до полковник преминава в системата на Инженерните войски. На различни длъжности служи в Първи и Четвърти инженерни полкове. Известно време служи и в Инженерната инспекция на Министерството на войната.

С регентска Заповед № 156/15.10.1944 г. е назначен за началник на Железопътни войски, той и директор на железопътното училище, която длъжност изпълнява до 15 октомври 1945 г. За командири на дружини са назначени майор Александър Христов Димов и капитан Хинко Димитров Хинков. Промени са извършени и в ротното звено – назначени са пет командири на роти.

В продължение на една година полковник Джендо Тодоров служи във Втори армейски свързочен полк и щаба на Четвърта българска армия.

През 1946 година е уволнен и зачислен в запаса.



Инж. Ангел Т. Петков

През 1941 година, като войник в Железопътния полк преминава курс на обучение и придобива квалификация – „Ръководител на движение“. В трудовата си кариера достига до Генерален директор на ДСО „Български държавни железници“/ 6 август 1976 – 13 декември 1985 г./

6. СПОМЕН

На Захари Стоянов – член на първи войнишки комитет на бившето железопътно училище

/вестник „Железопътен воин“, бр. 39, 8 октомври 1974 г./

Бившето железопътно училище, сега Полувисш железопътен институт „Тодор Каблешков“, беше евакуирано по време на бомбардировките на гр. София в сградата на гимназията в град Левски. Двадесети випуск на железопътното училище беше изпратен на производствен стаж по цялата

железопътна мрежа на страната. Само група неблагонадеждни за тогавашната власт ученици-войници се намирахме в училището, за да носим караула.

На 4-ти срещу 5-ти септември 1944 г. караулът трябваше да се поеме от машинната рота. Фелдфебелът Дончо Чергаров събщи, че Георги Петров и Захари Стоянов няма да застъпват караул, а на нашите места бяха поставени „благонадеждни войници“.

Вечерта при нас дойде поручик Йовчо Йорданов /за когото имахме сведения, че е прогресивен/ и ни събщи, че са ни сменили от караул, тъй като СССР е обявил война на България и е наредено на караулните да се стреля без предупреждение, при опит да се влезе в жп училището.

Към 1 часа след полунощ се разнесе гласът на постовия войник „*Стой, не мърдай*“ и веднага последваха изстрели. Караулът беше вдигнат по тревога, а офицерите, изплашени до смърт, се показаха през прозорците и питаха какво става и кой стреля. Какво се установи ?

Нарушителят е биволицата на един селянин-сиромах, която беше простреляна.

На другият ден цялото железопътно училище подиграваше убиеца на биволицата и тези, които му наредиха да стреля без предупреждение.

Ние вече бяхме установили връзка с местното партийно и ремсово ръководство на града и се готвехме не да стреляме без предупреждение, а най-сърдечно да посрещнем борците против монархо-фашисткия режим.

На 8-ми срещу 9-ти септември 1944 година чрез Делчо Димов и Георги Петров получихме сведения, че те ще дойдат и се очаква смъкване на старата власт и установяване на новата народнодемократична, отечественофронтовска власт.

Трябваше да вземем всички мерки и от 24-ри часа караулът да бъде в сигурни войнишки ръце. Офицерите и подофицерите вече чувстваха края и когато ние пожелахме да застъпим караул, не се противопоставиха – нито дежурния офицер, нито дежурния подофицер – тъй като Червената армия беше вече минала река Дунав.

Към 4-ти часа сутринта пред входа на железопътното училище пристигнаха местните партийни и ремсови ръководители. Ние с голяма радост ги посрещнахме, набързо ги информирахме за разположението на казармата, за броя на учениците-войници и мястото на командването, тъй като това беше единственото военно поделение в град Левски.

Разказахме им, че няма никаква опасност за съпротива и че учениците-войници ги очакват с радост. След това ги заведохме пред спалните помещения на офицерите, където по заповед те се облякоха и излязоха пред входа на училището-казарма. Без оръжие, изплашени, те очакваха, че ще бъдат разстреляни. Беше им съобщено, че те не са дошли да убиват, а да установят новата отечествено-фронтовска власт.

Веднага в стаята на тогавашния командир на железопътното училище подполковник Панчо Панов се проведе първото заседание. Избран беше войнишки ОФ-комитет, който пое ръководството на железопътното училище.



*Възпитаници на железопътното училище посрещат първия ешелон на
Съветската армия на гара Левски (1944г.)*

Под ръководството на избрания ОФ-комитет бе наредено на фелдфебела да отвори склада и раздаде дрехи и обувки. Музиката на железопътното училище рано сутринта засвири кръшни български хора, войници и цивилни

ликуваха, като непрекъснато се издигаха лозунги „*Да живее новата ОФ-власт*“, „*Смърт на фашизма*“.

Точно в 6 часа радиоговорителят съобщи, че вече в София е установена новата власт и има ново правителство. Мощно българско „УРА“ наново се разнесе над град Левски...



СЛАВЧО ДРАГОМИРОВ НИКОЛОВ

/1920 – 1990 г./

Славчо Драгомиров завършва Държавното железопътно училище с 17-ти Випуск през 1942 година. Обучава се по специалността „Превозна“ в периода 1940 – 1942 г.

В трудовата си кариера достига до Началник на Главно управление на железниците /1963 – 1965 г./; Заместник-министър на транспорта – 1967 – 1969 г, Генерален директор на ДСО „Български държавни железници“.

7. ДЪРЖАВНО СРЕДНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ, ПОЩИТЕ И ТЕЛЕГРАФИТЕ /1946-1950 г./

През 1945 година преобладава становището за отделяне на железопътното училище от Железопътния полк и преминаването му в подчинение на Министерството на железниците, пощите и телеграфите. Мотивите за това са създаване на по-добри условия за пълноценно използване на учебното време в теоретичното обучение, както и осигуряване на условия в професионална среда да се провежда практическия стаж в железниците.

Тази идея е замислена от ръководството на Главната дирекция на БДЖ, непосредствено след извършената промяна на общественото-стопанската и политическата система в България след 9 септември 1944 г. За целта е създадена специална комисия, със задача да проучи въпроса и да излезе с предложения относно новия статут на железопътното училище. Работата на комисията приключва с обобщени резултати от извършеното обследване и в свой протокол от 15 юни 1945 г. предлага конкретни предложения за извършване на замислените изменения. Те не променят по същество съществуващата практика на обучението на учениците, а само коригират някои въпроси.

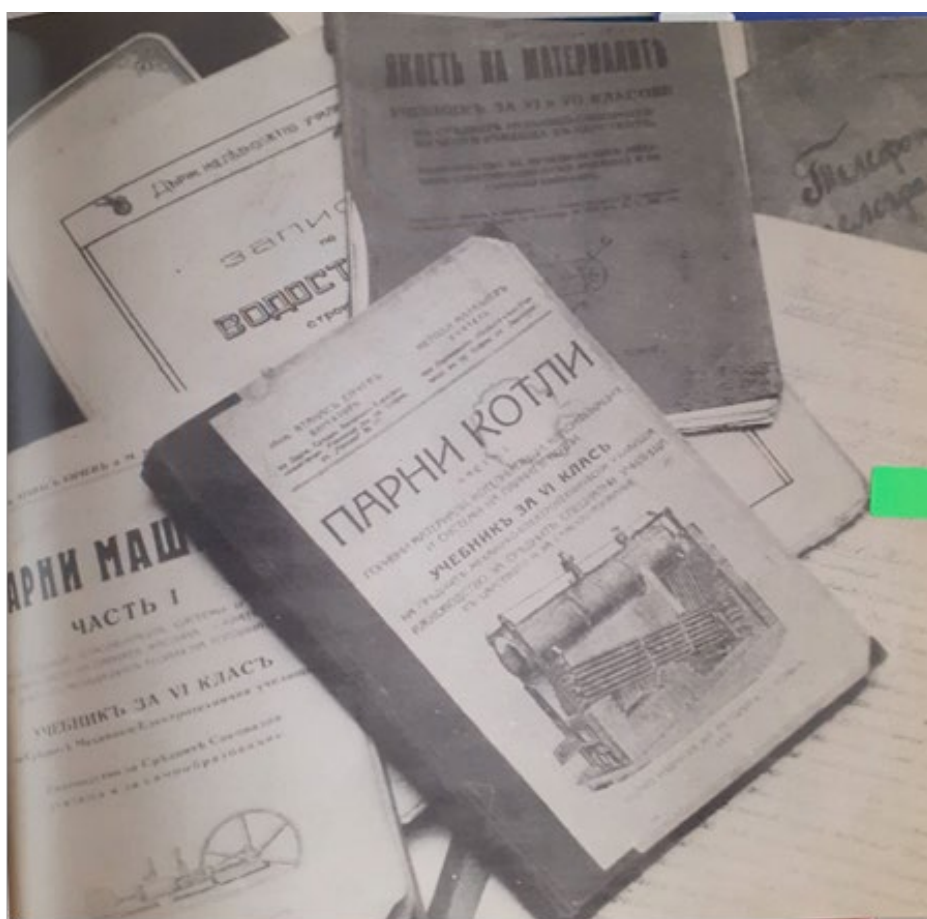
Новите постановки, отразени в протокола са залегнали в съдържанието на публикуваното Постановление на Министерския съвет под № 3/29.11.1945 г., в което се казва : „... *Държавното железопътно училище към Железопътния полк се реорганизира в Държавно средно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите....*“ Измененията в новото училище засягат второстепенни положения от структурата на училището – форма на обучение, подчиненост и др., но основния компонент – образователния ценз се запазва.

Държавното средно железопътно училище е включено в структурата на Главна дирекция на БДЖ. Изцяло военната форма на обучение е заменена с полувоенна, като същевременно на учениците се признава отбиване на задължителната военна служба. Професионалният отдел е закрит и е установена еднородна образователна структура, състояща се от три специалности: „Движение и търговска“, „Машинно-локомотивна“ и „Постройка и поддържане на железопътни линии“. При постъпване за обучение изискуемия образователен ценз от учениците е: за „Движение и търговска“ се изисква средно образование, а за „Машинно-локомотивна“ и

„Постройка и поддържане на железопътни линии“ – завършен 6-ти гимназиален клас.

Известен парадокс се получава от обстоятелството, че училището е средно /по наименование/, а завършващите випускници получават полувисше образование.

Образователната структура на училището остава непроменена с малко изключение - специалността „Постройка и поддържане на железопътни линии“ е изравнена по образователен ценз с останалите две специалности. Курсът на обучение в училището е три години.



Записки, учебници и пособия за обучение в Държавното средно железопътно училище

Промените, залегнали в Постановление № 3/29.11.1945 г. на Министерския съвет влизат в сила от средата на учебната 1945/1946 г. Непосредственото ръководство на училището се осъществява от отделение „Учебна служба Железопътно училище“, което е към Главната дирекция на БДЖ. Началникът на отделението е и директор на училището.

Със Заповед на министъра на железниците, пощите и телеграфите от 1945 г. за началник на отделението е назначен Нако Дойнов Доков. Тази длъжност той изпълнява през 1945 и 1946 г.



Нако Доков ДОЙНОВ
директор 1945 г. - 1946 г.

Нако Дойнов е роден на 7 октомври 1909 година в село Новачене, Ботевградско. Завършва Държавното железопътно училище /1928 г./ и Свободния Софийски университет – специалност „Икономика“. През 1945 година е назначен за началник отделение „Учебна служба Железопътно училище“ към Главната дирекция на БДЖ, като същевременно е и директор на училището. През 1946 година преминава на работа в Свободния университет за политически и стопански науки /СУПСН/ – София. Дълги години работи като преподавател и се хабилитира като доцент по икономическите науки. Удостоен е със званията „Заслужил деятел на транспорта“ и „Почетен железничар“.



*Първият директор на училището след 1945 г. доцент Нако Дойнов
сред курсанти от 59-ти випуск*

До изготвяне на Правилник за Държавното средно железопътно училище, същото функционира на основата на Наредба № 1/24.02.1946 г., одобрена от главния директор на Българските държавни железници инж. Васил Марков Воденичаров.



Инж. Васил М. Воденичаров

Той е роден на 9 април 1900 година в село Ябланица, Софийска околия. Завършва Разградската гимназия през 1918 г. Следва електроинженерство във Виена /1919-1924 г./ и машинно инженерство в Берлин през 1926 г. След дипломирането си в средата на 1926 г. се завръща в България. През 1931 година е инженер-стажант в железопътната работилница в София и по-късно в Локомотивно депо – София. Работил е като огняр, помощник-машинист и локомотивен машинист в железопътния транспорт.

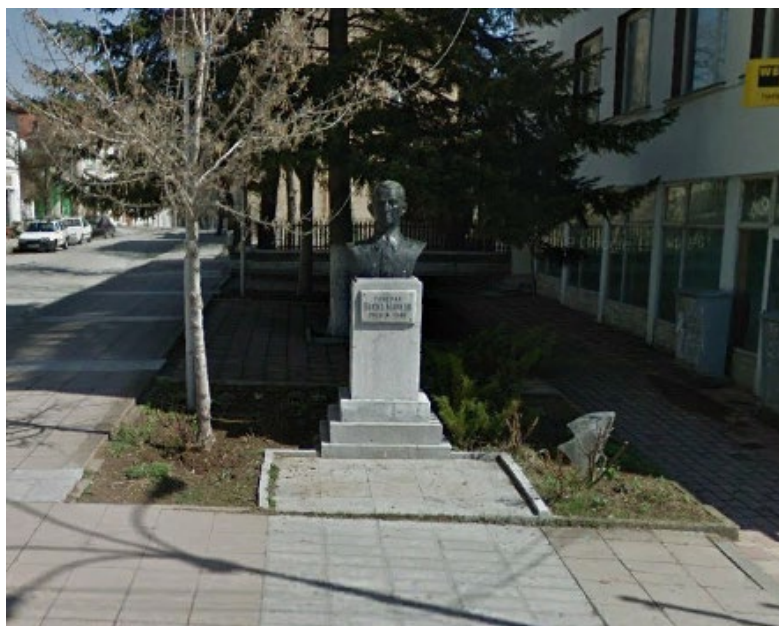
В периода 1946 – 1947 г. инж. Васил Марков е главен директор на Главна дирекция на железниците и пристанищата.

От 1 януари 1948 година е назначен за помощник-министър и директор на Главна дирекция на железопътните, автомобилните, водните и въздушните съобщения и получава офицерско звание – генерал-майор.

На 24 ноември 1949 г. е арестуван по подозрение за „връзки с чуждо разузнаване“ и съден за антисъветска, антинародна и вредителска дейност.

Осъден е на смърт и е разстрелян през ноември 1949 година. След шест години – през 1956 г. е отчетена извършената грешка и генерал-майор Васил Марков е реабилитиран.

В знак на благодарност дълги години Локомотивното депо в София носи неговото име. На площада в родния му град Ябланица е издигнат бюст-паметник на генерал-майор Васил Марков.



Бюст-паметник на генерал Васил Марков в гр. Ябланица

През 1946 година за директор на Държавното средно железопътно училище е назначен инж. Светослав Методиев Матакиев. Тази длъжност той изпълнява от 1946 до 1948 г.

Инж. Светослав Матакиев е роден на 11 юли 1908 година в гр. Варна. Завършва висше образование специалност „машинно инженерство“ в Белгия. През 1937 година е назначен за преподавател в Държавното средно железопътно училище. Преподава дисциплините „Парни машини“, „Парни котли“, „Вагони и локомотиви“ и „Якост на материалите“. Автор е на учебника „Вагони и вагоностроене“. По негов проект е изпълнена вентилацията на най-дългия жп тунел в България – „Козница“. Като виден преподавател от училището редовно участва с научни доклади в международни железопътни конференции в Чехословакия, Франция, Норвегия и др. През 1946 година е назначен за директор на Държавното средно железопътно училище.

След напускане на жп училището през 1948 г. Светослав Матакиев е назначен за съветник на министъра на транспорта и началник на отдел в Министерството на транспорта. През 1950 година е хоноруван преподавател и избран за доцент по подвижен състав в Политехниката. През 1952 година инсулт отнема живота му на 44 годишна възраст.



Доцент инж. Светослав М. Матакиев - директор на Държавното средно жп училище / 1946 – 1948 г./

Чрез Наредба № 1 от 24 февруари 1946 г. на служба „Железопътно училище“ при Главна дирекция на железниците и пристанищата е регламентиран вътрешния ред на службата в железопътното училище, определени са правата и задълженията на ръководните и изпълнителските кадри, разглежда се училищната дисциплина и положението на учениците.

По подобие на военните устави в Българската народна армия, са определени основните задължения на учениците, видът и степента на дисциплинарни нарушения, дисциплинарни наказания и дисциплинарната власт на началниците и възпитателите.

Ръководният и изпълнителският състав в училището, според своето предназначение се определя на административни ръководители, преподавателски състав и помощен персонал.

В това подреждане на служителите е заложена йерархическа зависимост между тях, като на първо място са поставени административните началници – директорът на училището, неговият помощник – инспектора по класовете и секретарят.

В Наредба № 1 е определена училищна йерархия по подобие на тази в Българска народна войска, която включва следното подреждане на длъжностите: началник на учебно отделение; началник служба железопътно училище /Директор на железопътното училище/; главен инспектор по класовете; началник на специалност; началник на курс; уредник /старшина/; старши на клас и ученик.

Според своето служебно положение длъжностните лица са овластени по отношение на подчинените им ученици да налагат съответните наказания и поощряват заслужилите. В Наредбата се регламентирант дежурствата в училището, като всичко е заимствано напълно от съществуващото в Българска народна войска.

В Наредба № 77/13.07.1946 г., която е допълнение на Наредба № 1 от 24 февруари 1946 г., са конкретизирани организацията на работа и служебните задължения на персонала в училището. Като първи помощник на директора е определен главния инспектор. Въвежда се нова длъжност „Началник на специалност“. Тя е натоварена със задължението да ръководи и контролира

учебно-възпитателната, административната и домакинско-продоволствената работа в съответната учебна специалност.

Установени са три специалности – „Машинно-локомотивна“, „Движение и търговска“ и „Постройка и поддържане на железопътните линии“. За техни началници са назначени: на „Машинно-локомотивна“ – инж. Иван Трендафилов, по-късно Иван Илиев; на „Движение и търговска“ – Иван Георгиев и на „Постройка и поддържане на железопътните линии“ – Димитър Икономов, по-късно Григор Младенов.

В своята дейност началникът на специалността се подпомага от подчинените му инструктори по специална подготовка и физическо възпитание и по един уредник /старшина/ за всеки курс. Със Заповед на директорът на училището се назначават десетници от състава на учениците, старши на класовете и старши на курсовете. От учениците се изисква да спазват принципа на единоначалието и всички интересувачи ги въпроси се поставят по команден ред.

Приемането на ученици в училището се осъществява на същия принцип – с приемни изпити по български език, математика и западен език /френски или немски/. Класирането се извършва по бал, който се образува от общия брой на оценките от успеха и поведението в свидетелството за завършено образование и резултатите от приемните изпити.

Учебният процес се провежда по изработени учебни планове и програми. Предвидено е повече време за провеждане на практически стаж в железниците. Той преминава на два етапа – през първата учебна година с продължителност - пет месеца и след втората учебна година с продължителност- четиринадесет месеца - за специалностите „Машинно-локомотивна“ и „Движение и търговска“, а за специалността „Постройка и поддържане на железопътните линии“ – през цялата трета година.

Учениците от всички специалности след завършване на практическия стаж полагат практически изпит.

Поради обстоятелството, че учениците едновременно с обучението си за железопътни специалисти отбиват и военната служба, в учебните планове на училището са предвидени часове за военна подготовка. Тя завършва с

обучение в полеви условия в продължение на 50 дни във военен лагер в района на село Владая. През този период учениците полагат военна клетва, носят военна униформа, зачислява им се оръжие и провеждат военни занятия.



1948 година. Заместник-министърът на транспорта А. Атанасов сред курсисти на военния лагер във Владая

При завършване на училището, в съответствие с Наредба № 103/24.08.1946 г. се осъществява класиране на учениците по бал, който се получава от средния успех по теоретична подготовка, оценките от поведението и проведения след практическия стаж изпит. При равен бал на учениците в класирането, предимство се дава на тези с по-висок успех от практическия изпит.

През 1947 година за директор на Държавното средно железопътно училище е назначен Георги Атанасов Иванов. Той е роден на 16 април 1909 г. в село Самоводене, Великотърновско. Завършва Държавното железопътно училище – станционна специалност и Висш търговски институт във Варна – специалност „Народно стопанство“. Преподава дисциплината „Пътнически тарифи“ в Държавното средно железопътно училище.

Удостоен е със званието „Почетен железничар“. През 1951 година е назначен за завеждащ сектор „Подготовка на кадрите“ в Министерството на транспорта.

С преминаването на училището към Министерството на железниците, пощите и телеграфите се възраждат някои стари традиции, съществували в

училището през периода 1922 – 1928 г. Създава се самодейна училищна духова музика, която освен от професионални музиканти се допълва от ученици-музиканти. Възстановяват се „научните екскурзии“. Те се провеждат в учебно време, в последната година на курса на обучение /през м. юни/ по предварително разработена програма и определен маршрут. В тези „научни екскурзии“ е включено изучаването на отделни железопътни обекти и исторически забележителности в тях. Пътуването до обектите се организира в запазени вагони от влаковите композиции.



Засаждане на възпоменателно борче в чест на откриването на полигона за обучение от заместник-министъра на транспорта д-р Андон Пенев

През 1949 година в Държавното средно железопътно училище е открита нова специалност – „Техници по ремонта на локомотивите и вагоните“. Острата нужда от изпълнителски жп персонал, налагат да се повиши и броя на учениците в другите специалности. Това води до големи затруднения по

отношение на битовото устройване на личния състав. Обстоятелствата налагат училището да бъде разквартирувано на четири места:

- На улица „Фритьоф Нансен“ /стария район/-специалността „Ръководители по движението и търговската служба“;
- В локомотивното депо-София – специалност „Локомотивни машинисти“;
- На улица „Шипка“ № 10- София – учениците от новата специалност – „Техници по ремонта на локомотивите и вагоните“
- В района на железопътния завод-София – специалността „Постройка и поддържане на железопътните линии“

За част от учениците /120 на брой/ се налага обучението да се осъществява в град Русе. За целта е създаден филиал на училището с директор, подчинен на директора на училището в София. Тази длъжност се изпълнява от д-р инж. Андон Пенев, по-късно първи заместник-министър на транспорта.



Доктор инж. Андон Пенев

Доктор инж. Андон Пенев Христов е роден на 13 юли 1921 година в село Омурово /Партизанин/, област Стара Загора. Основното образование завършва в родното си село, а средното - в гимназията в гр. Чирпан. През 1940 година

продължава обучението си във Висшия технически институт в Братислава – Чехословакия в специалността „Строително инженерство“. Септември 1944 година заварва Андон Христов в България и Втората световна война прави невъзможно завръщането му в Чехословакия, за да продължи образованието си там.

Завършва висшето си образование в София в първото висше техническо училище в България /„Държавна политехника“/. През 1947 година се дипломира и придобива квалификацията – строителен инженер.

Целият професионален и трудов път на инж. Андон Пенев е свързан с железопътния транспорт. От 1 септември 1950 година е началник на секция „Поддържане“ в Стара Загора, а 1 април 1951 г. - заместник-началник на отдел „Поддържане“ в Железопътно управление – София.

През есента на 1952 година записва аспирантура в Института за железопътен транспорт в Ленинград – СССР. Успешно защитава дисертация и получава научна степен „Кандидат на техническите науки“

В периода 3 януари 1961 г. - 23 юли 1962 г. инж. Андон Пенев е началник на Железопътно управление – София.

От 23 юли 1962 г. до 31 март 1966 г. изпълнява длъжността заместник-министър на транспорта и съобщенията , а от

февруари 1969 година до м. октомври 1971 г. е първи заместник-министър на транспорта и съобщенията.

В продължение на седем години е търговски представител на България в Алжир.

Пенсионира се през 1977 година на 56-годишна възраст.

Има над 25 публикации – научни разработки, рационализаторски предложения и др.

В периода 1963 – 1967 г. е председател на Научно-техническия съюз на транспорта в България и Първи заместник-председател на градския съвет на Научно-техническите съюзи в София.

Награждаван е с много български и чуждестранни ордени и медали. Удостояван е със званията „Почетен железничар“ /1966 г./, „Почетен изобретател“ /1970 г./ и „Заслужил деятел на техниката“ /1982 г./

Почива на 27 май 1982 година в София.



ДОКТОР ИНЖ. ГЕНАДИ М. КОЛЕВ

Генади Колев завършва 24-ти випуск на Държавното средно железопътно училище през 1949 г. Обучава се в специалността „Машинно-локомотивна“ в периода 1946-1949 г. и завършва училището като първенец на специалността. В професионалната и трудовата си кариера достига до Директор на дирекция „Локомотивно стопанство“ в СО „Български държавни железници“ /1973 – 1990 г./

След преминаване към Министерството на железниците, пощите и телеграфите Държавното средно железопътно училище получава безценна квалифицирана помощ, както от ръководството на транспортното ведомство, така и от Главната дирекция на железниците, началниците на отдели и експлоатационните поделения в Българските държавни железници.

През този период в училището са подготвени 5 випуска /от 22-ри до 26-ти/, с курс на обучение три години. В Българските държавни железници постъпват на работа: локомотивни машинисти – 165 души; ръководители на движението и търговската служба – 317 души; влакови кондуктори – 157 души; надзиратели по поддържането на железния път – 171 души; техници по поддържането на железния път – 23 .

Кадрите за средния изпълнителски жп състав, подготвени в този период, се характеризират с много добра подготовка и висока трудова дисциплина. Те приемат със задоволство професията железничар и са готови с труда и силите си да спомогнат за по-нататъшното развитие на железопътния транспорт.

Сред завършилите училището в този период, остават завинаги в историята имената на:

- Инж. Стамен Стаменов – първи заместник-министър на транспорта и носител за званието „Герой на социалистическия труд“;
- Миле Костов – заместник-генерален директор на БДЖ;
- Васил Василев - заместник-генерален директор на БДЖ;
- генерал-майор инж. Георги Каракехайов – заместник-началник по строителството /той и главен инженер/ на Войските на Министерството на транспорта;
- к.т.н. Генади Колев – директор на Дирекция в Българските държавни железници;
- к.т.н. Никола Добрев – началник на катедра във ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Илия Томов – старши преподавател във ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- полковник Тодор Алипиев – началник отдел в Главно управление на ВМТ и др.



Генерал-майор инж. Георги Каракехайов, курсант от 24-ти випуск на Държавното железопътно училище /1946-1949 г./, заместник началник на ВМТ /1975-1992 г./

8. ПРЕД ТРУДНОСТИ И ИЗПИТАНИЯ

/Димитър Митев –преподавател /

.....Въпросът за коренното преустройство на учебно-възпитателната работа в железопътното училище в периода 1949 – 1950 г. засягаше преди всичко преподавателите. Болишинството от нас бяха дошли направо от различните структури на железопътния транспорт. Не притежаваха педагогически и възпитателен опит в обучението. Особено трудна беше задачата на онези от нас, които взеха нови дисциплини. Липсата на литература по новите учебни предмети ни поставяше в трудно положение. Трябваше да търсим допълнителен материал, а нямаше откъде. Всеки ден ходехме в библиотеките и жп службите, ровехме се из книгите и бяхме безкрайно щастливи, когато успявахме да открием някоя малка съветска книжка по специалността.

През есента на 1951 година училището се премести в село Слатина до столицата. Новата учебна сграда не беше напълно завършена и готова да приеме курсантите. Класните стаи бяха влажни, дворът беше затрупан със строителни материали, на много места зееха варни ями. Но най-голямото бедствие беше липсата на вода. Водопроводът често се повреждаше и дни наред учениците носеха вода от селото.....

При това наближаваше зимния период. Времето твърде рано захладня. Студеният вятър свиреше край прозорците и безпрепятствено проникваше в класните стаи. Всичко подсказваше, че зимата няма да бъде лека. Запасите на училището с въглища за отопление бяха твърде ограничени. Трудностите бяха много, но те не ни уплашиха.

Още с настъпването на пролетта започнахме битката за благоустрояване на училището. Младите ученици засаждаха дръвчета, копаеха канали и чистеха двора от строителните материали. Ден след ден училището променяше своя облик. Изникваха цветни градини, млади акации зашумяха покрай бордюрите, стройни тополи извисяваха снаги край оградата. Трудно е да се опише с цифри стойността на младежкия труд, който превърна в китна градина едно училище в най-трудния период на неговото израстване.....

Въпреки големите трудности, учениците от випуските от този период излязоха добре обучени и подготвени за предстоящата работа в родния железопътен транспорт. През цялото време на обучение те показаха висок

дух и завидно съзнание. Спомням си с какво усърдие изучаваха преподавания материал, как горяха от желание да завършат училището с висок успех. Ние преподавателите вярвахме в тях, в светлите им младежки пориви, в голямата им любов към железничарската професия. И не се излъгахме.

От тогава изминаха много години. Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ се превърна в учебно заведение с добра материално-техническа база, която осигурява отлични условия за висока ефективност на обучението. Към 1972 година на разположение на курсантите са над 20 бр. специализирани кабинета, 4 бр. лаборатории, учебна работилница и полигон. В кабинетите и лабораториите са монтирани жп машини, апаратура и съоръжения на съвременно техническо ниво. Библиотеката на Института разполага с над 60 000 тома техническа, художествена и железопътна литература. Постиженията, които нашият институт постигна за 28 години са много, но това не значи, че сме решили всички въпроси. Предстои още много работа за подобряване, разширяване и осъвременяване на материално техническата база, в усъвършенстване методите на обучение, в повишаване успеха на курсантите.....

17 октомври 1972 г.



ПОЛКОВНИК ТОДОР АЛИПИЕВ

Тодор Алипиев завършва 24-ти випуск на Държавното средно железопътно училище 1946-1949 г. В офицерската си кариера достига до Началник на отдел в Главно управление на Войските на Министерството на транспорта /1980 – 1987 г./

9. СТОИЛ ФЕРДОВ МИЛАНОВ



Стоил Фердов е роден на 2 октомври 1931 година в село Храбърско, близо до София. Още на 4 години остава сирак и това го принуждава от крехка възраст сам да проправя пътя в живота си.

През 1949 година успешно завършва средното си образование в гимназията в гр. Сливница. Кандидатства и е приет в Държавното средно железопътно училище в София. По това време сградата на училището се намира на ул. „Фритьоф Нансен“, сега район на Националния дворец на културата.

По време на обучението си в училището Стоил Фердов има възможност да се учи от опита на опитните преподаватели:

Емануил Хаджов и Манол Манолов */Барона/* - по тарифите; Любен Тодоров */Джонсъна/* - по икономика на транспорта; Петко Илиев */Буксата/* - по тракционните изчисления; Иванка Цветкова – по икономическа география; Иван Георгиев */бай Иван/* - по морзовите знаци и Петър Николов */Бизона/* - по правилниците.

Курсов ръководител и преподавател по военна подготовка е командира на батальона капитан Донев. Съществен дял във обучението и възпитанието му оказват старшините Велков, Радойнов и Самоволски.

Учениците от випуска на Стоил Фердов наред с усвояване на учебната програма, активно участват и в строителството на новата база в село Слатина /сега район Слатина – София/. През 1949 и 1950 г. обучението на випуска е в стария район „Перловец“, а през 1951 и 1952 г. в района на новото училище в Слатина.

Ето какво споделя през 1979 година за ПЖИ „Тодор Каблешков“ неговия възпитаник, по това време заместник-министър на транспорта Стоил Фердов:

„.....През школата на това единствено у нас учебно заведение с дългогодишна практика и традиция в подготовката на кадри за железопътния транспорт, преминах и аз преди 26 години. Обучението на нашият 27-ми випуск съвпадна с реорганизацията на двугодишното железопътно училище в четири годишен транспортен техникум. Тогава учехме в старата сграда на улица „Фритьоф Хансен“, на мястото където се намира Националният дворец на културата, а през останалите две години имахме честта да вземем участие в строителството на сегашните сгради на института и да бъдем първите техни обитатели.

В тези първи следвоенни години училището бе с крайно оскъдна и бедна база. Сега при всяко отиване в института, чийто праг винаги прекривам с особено възхищение, се възхищавам на неговото богато обзавеждане, на разнообразния му организационен живот.

Спомням си какво беше някога и с какъв ентусиазъм и възторг под ръководството на преподавателя Емануил Хаджов започнахме на любителски начала изграждането на първия технически кабинет по организация на движението на влаковете. Тогава бяхме безкрайно щастливи за тази придобивка. Съпоставяйки го с модерните добре оборудвани и светли кабинети днес, той ми изглежда почти смешен, но мил.....“ /вестник „Магистрали“, бр. 24,12 юни 1979 г./

През м. юли 1953 година, Стоил Фердов във випуск „Чанковски“ завършва обучението си в транспортния техникум. В продължение на четири години изучава специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“ и придобива квалификацията – ръководител движение и търговска служба. Признато му е отбиването на задължителната военна служба и е произведен в офицерски чин „младши лейтенант“ в запаса.

След завършване на обучението е назначен на работа в жп гара „Перник-разпределителна“ като ръководител на движение. Началник на гарата е майор Иван Моллов, а негов заместник е Максим Спасов – известен маневрист, по-късно „Герой на социалистическия труд“.

В периода 1957 – 1963 година Стоил Фердов работи като първи секретар на ОК на Димитровския комсомол в град Перник. В този период през 1959 година завършва едногодишна международна партийна школа в Москва – СССР. От 1962 до 1968 година задочно следва Икономическия институт в София и се дипломира в специалността „Икономика на промишлеността“.

От 1963 до 1971 г. последователно заема ръководни длъжности в Окръжното управление на МВР в гр. Перник и Министерството на вътрешните работи в София. През 1971-1974 г. е назначен за началник на управление КАТ – София. Взява активно участие в разработването на първият закон за движението по улиците и пътищата в България.

От началото на 1974 година до 1976 г. е назначен за началник на Главно управление „Транспред“, занимаващо се с организацията и координацията на транспортната дейност. Това управление е към Министерството на транспорта и началникът на управлението е с ранг на заместник-министър.

През 1977 година Фердов е първи заместник-министър на транспорта с ресор експлоатационната и превозната дейност на всички видове транспорт.

От 3 декември 1980 г. до 22 септември 1988 г. изпълнява и длъжността генерален директор на Стопанско обединение „Български държавни железници“. Този период на управление и ръководство е характерен със забележителни успехи, постигнати от министерството на транспорта като: завършено е удвояването и електрификацията на цялата северна жп магистрала София – Горна Оряховица – Варна; електрификация на всички основни жп линии, като по този начин се затваря големия жп пръстен София – Мездра – Горна Оряховица – Русе – Синдел – Карнобат – Стара Загора – Пловдив – София; изгражда се първият еталонен участък на Комплексната система за автоматизирано управление на движението на влаковете в участъка София – Пловдив /КСАУДВ/; изградени са гърбичните централизации в разпределителните гари Подуене, София, Пловдив и Горна Оряховица; в периода 1981 – 1985 г. са електрифицирани 735 км и са удвоени 370 км. железопътни линии в България.

Решават се важни социално-битови проблеми на работниците и служителите в железниците: построяват се много нови ведомствени жилища, общежития, почивни бази /Паничище, Вонеща вода, Студенец, Добринище, Варна, Приморско и др./, санаториуми и профилакториуми край Бургас, Хисаря и Кюстендил; ведомствени пансионати на пълна държавна издръжка за деца-ученици на работниците и служителите от отдалечени жп кантони; изграждат се много нови жп гари и ремонтни бази.

Започват да функционират транспортни многопрофилни болници и поликлиники в София, Пловдив, Горна Оряховица и Варна, в които се осъществява безплатно лечение; множество работнически столове, детски градини, помещения за превозните наряди, обслужващи влаковете.

В железопътните гари се обособяват стаи за майки с деца и бременни жени, вагон-ресторанти и бюфети на почти всяка гара.

В големите градове се изграждат: международни и градски железопътни бюра за предварителна продажба и резервация на билети: множество спортни зали, игрища за различни видове спорт и културни домове по протежение на жп мрежа.

Осигурява се безплатно униформено облекло на жп служителите и работниците, допълнително заплащане за звание и длъжност /от 35 до 100 лв/, хранителен порцион за всички работещи в железопътния транспорт.

През 1980 година с Указ № 9/1980 г. на Държавния съвет на Народна република България, експлоатационния персонал на БДЖ е приведен на специален режим на работа. Утвърдени са Дисциплинарен устав и Правилник за преминаване на службата в железниците. Съгласно тези регламентиращи документи се въвеждат железничарски звания – младши жп командир, жп командир и старши жп командир. Генералният директор на БДЖ е със звание главен командир на железниците /съответства на военното звание генерал-лейтенант/. За всяка длъжност се въвеждат отличителни знаци, лампази и други атрибути.

Това се отразява благоприятно в работата на Българските държавни железници и те постигат върхови постижения – над 110 млн. пътници и около 90 млн. тона превозени товари годишно.

На заседание на Генералната асамблея УИС /Международен железничарски съюз/ от 6 юли 1988 г., Стоил Фердов е избран за президент на организацията за две години. Същата година завършва курс за изучаване на немски език в Института за чужди езици в София.

На 22 юни 1988 г. в Синдикалния дом на транспортните работници в София се провежда юбилейно честване на 25 – годишнината от откриването на първият електрифициран жп участък в България – отсечката София – Пловдив /открит на 27 април 1963 г./. Заместник-министърът и генерален директор на СО „Български държавни железници“ Стоил Фердов открива паметна плоча на приемното здание на Централна жп гара София.

На 23 юни 1989 година тържествено открива и електрифицирания жп участък София – Перник – Радомир.

Стоил Фердов в продължение на 15 години е заместник-министър на транспорта.

В периода декември 1989 – 1993 г. е изпратен на дипломатическа работа в Беларус, като генерален консул и управляващ българското посолство. Както на всякъде където е работил развива интензивна международна дейност.

Установяват се преки двустранни отношения между България и Беларус, изразяващи се в подписване на първият международен договор между страните; изработена е търговска спогодба; сключено е банково съглашение; договор за сътрудничество между двете академии на науките; наименувани са две улици в Минск – „Кирил и Методий“ и „Лилия Карастоянова“ /военен кореспондент на вестник „Комсомолская правда“, загинала на 6 февруари 1943 г./.

В една от елитните гимназии в Минск се създава специална паралелка за изучаване на български език.

Създадена е пряка транспортна жп връзка София – Минск, като ежедневно се движи спален вагон за превоз на пътници и е открита директна въздушна връзка София – Минск и Варна – Минск /един път седмично/.

За личния принос на Стоил Фердов в развитието на двустранните отношения, името му е вписано на поставена мемориална плоча в Домът на дружбата и приятелството между народите в Минск.

За постигнати трудови успехи многократно е награждаван с държавни ордени и медали, почетни звания и други награди. През 1987 година е удостоен със званието „Почетен железничар“.

В продължение на три мандата на обществени начала е председател на Постоянната комисия по транспорт и съобщения към Столичния общински съвет. За известен период от време е председател на Съвета на директорите на фериботния комплекс „Варна – Иличовск“. Член е на Клуба на железничаря в София от основаването му през 2007 г., а от месец март 2015 г. е избран за негов председател. От м. февруари 2015 г. Стоил Фердов е председател на Федерацията на славянските организации в България. Членува в международната славянска академия за наука, образование и култура в Москва. Председател е на сдружението „Клубове на железничарите в България“.

След прекратяване на активната трудова дейност Стоил Фердов развива активна публицистична дейност, изразяваща се в: автор е на книгата „Предизвикана изповед“ и съавтор на книгите – „От девети до десети“, „По пътя на идеала“, „Финландия е в сърцето ми“, „Човек, който изпревари своето време“, „Необикновен и истински“ и „Държавник и гражданин на България“.

През 2013 година ръководството на Българските държавни железници взема решение да се отнемат някои привилегии на жп служители, включително и на почетните железничари след пенсионирането им. Веднага след решението, по негова инициатива се сформира инициативна група в състав: Стоил Фердов, инж. Йосиф Смилов, инж. Стамен Стаменов, Атанас Станев, инж. Стоил Гелев, д-р инж. Величко Райков, Петър Бунев, Николай Здравков и др., която провежда трудни преговори с ръководството на БДЖ и успява да запази правата при служебните и специални пътувания на железничарите и техните семейства.

10. СРЕДНО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ И ТРАНСПОРТЕН ТЕХНИКУМ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА

/1950-1958 г./

На 5 октомври 1949 година Министерския съвет на НРБ приема Постановление № 7, което касае състоянието и задачите на транспорта и неговото кадрово осигуряване. Въз основа на постановлението е издадена Заповед № 52/31.01.1950 г. на министъра на транспорта, с която се регламентира извършването на реорганизация на учебните заведения в системата на ведомството.

Държавното средно железопътно училище е преобразувано в Средно транспортно училище. Всички училища и школи, обучаващи кадри за транспорта - Средното транспортно училище в София, Практическото железопътно училище в Русе, Практическото корабостроително училище във Варна, Авторемонтното заводско училище на гара Искър и всички държавни автомобилни школи с продължителност на обучение 8 месеца, са поставени под единно централно ръководство. То е възложено на отдел „Кадри“ и сектор „Транспортни училища и школи“, които преминават към Министерството на транспорта, на бюджетна държавна издръжка.

Тази реорганизация през 1950 г. изисква осъществяване на качествена промяна на организационната структура на училището, на учебните планове и

учебните програми, правилника на училището и самата организация на учебния процес. Името на училището съответства на неговия статут – средно учебно заведение.

На основание Заповед № 3766/28.08.1951 г. на министъра на народната просвета в училището се създават предметно-методически комисии /ПМК/. Те се явяват профилирани учебно-методически единици сред преподавателския състав с цел осъществяване на педагогическо и методическо ръководство на учебния процес. В реорганизираното транспортно училище са създадени 12 предметно-методически комисии, като за председатели са определени най-подготвените преподаватели.

В средното транспортно училище се приемат младежи и девойки завършили IX-ти клас в специалностите: „Локомотивни машинисти“, „Ръководители на движението и търговска служба“, „Техници по ремонта на подвижния състав“ и „Строителни техници“. Приемът за обучение се извършва на базата на оценки от приемните изпити по български език, математика и рисуване. Балът за класиране се образува от средният успех от гимназията, оценката за поведението и резултатите от приемните изпити. Срокт на обучение е четири години. Завършилите училището получават средно техническо образование. Приемането на девойки във всички специалности, без локомотивните машинисти е характерен момент в историята на училището. През 1958 година приемането на девойки е прекратено, което се счита за неправилно действие на училищното ръководство.



Транспортен техникум – Първи „б“ локомотивен курс с курсовия ръководител

Учебните планове и учебните програми са разработени на основата на учебния материал, изучаван до IX-ти клас, което налага включване на нови дисциплини по общообразователна и общотехническа подготовка. Увеличени са и часовете за обучение по специална подготовка. В училището първите три години са теоретическа подготовка по всички дисциплини. Утвърденият в предходните години принцип за провеждане на практическа подготовка се запазва, като цялата четвърта година от обучението преминава в провеждане на производствен стаж в жп гарите и депата.

Обучението в училището се провежда при полувоенен режим, като на завършилите младежи се признава отбиване на редовната военна служба.

Практиката в тези години на обучение показва, че физическото и умственото натоварване на учениците е много голямо и за това се взема решение от учебната 1952/1953 г. напрегнатия дневен режим да бъде облекчен. Учебната седмица е намалена на 40 часа, като следобедни учебни часове се провеждат само два пъти седмично – понеделник и четвъртък.

Специалната подготовка се осъществява от много добри преподаватели – практики железничари като Иван Илиев, Никола Николов, Манол Манолов, Тодор Тодоров /Джонсън/, Петър Николов и др.



ПЕТЪР НИКОЛОВ

Преподавател в Транспортния техникум и Полувисшия железопътен институт по правилниците – „ИДВ“, „ПТЕ“ и „ИС“ в периода 1949 –1972 г.



МАНОЛ МАНОЛОВ

От 1946 година е инструктор по обучение на учениците в Държавното средно железопътно училище и преподавател в Транспортния техникум и Полувисшия железопътен институт по дисциплината „Търговска експлоатация – тарифите в Българските държавни железници“

Военната подготовка на учениците се провежда под формата на лагерно обучение /след втората година/ и казармено обучение /след третата година/. Обучението завършва с полагане на военна клетва. През цялото време на военната подготовка учениците носят войнишка униформа и им се зачислява оръжие и други военни атрибути. Самите занятия се провеждат от запасни офицери и сержанти, които са включени в щата на техникума като възпитатели и надзиратели. От 1955 година запасните са заменени от офицери на действителна военна служба. Създаден е команден състав с длъжности – командир на батальон, рота, взвод и старшина на рота. Те се изпълняват от майор Иван Паунов, капитан Григор Жотев /по-късно генерал-майор, началник на ПЖИ/, старши лейтенант Кръстю Савов, капитан Цветан Тодоров /“Уставът“/, старши лейтенант Захари Захариев /“Канапа“/, старши лейтенант Стоянов /“Гоможо“/, старшина Димитър Зарев, старшина Димитър Карабашки и др.

Лагерното обучение се провежда в районите на село Владая - София, село Ягода - Пловдив и хижа „Божур“ в околностите на Горна Оряховица. Казарменото обучение е в районите на Железопътния полк в София.

Цялостното обучение в техникума завършва с полагане на държавни изпити и защита на дипломен проект.

Обучението на учениците на четири различни места в София затруднява осъществяването на учебно-възпитателния процес. В тази връзка Министерството на транспорта, отчитайки значението на Средното транспортно училище като единствено учебно заведение подготвящо кадри за транспорта ,се заема с решаването на проблемите му. Отреден е терен в село Слатина /сега кв. Слатина/ и е извършено проектиране и строителство на нови учебни сгради. В кратки срокове са построени – учебен блок, три спални блока, кухня и столова и през учебната 1951/1952 г. техникума е преместен в новия район. В съкратени срокове материалната база е извозена от стария район /Перловец/ в новия район /Слатина/.

Съгласно Постановление № 942/10.08.1951 г. на Министерския съвет и Заповед № 802/13.12.1951 г на министъра на транспорта, Средното транспортно училище е преименувано в Транспортен техникум. Тази промяна на името не води до качествени промени в организацията на учебно-възпитателния процес. Статутът на техникума се запазва – средно учебно заведение. Променени са само някои наименования в училищната терминология, която не се съвместява с понятието техникум. Така например Практическият отдел се нарича „Промислен“, а Средният отдел престава да съществува, защото понятието „техникум“ напълно го замества. „Учебен клас“ е заменено с „учебен курс“, а учениците се наричат „курсисти“.

За директор на Транспортният техникум е назначен Марин Тинчев Маринов. Роден е на 25 юни 1910 година в село Владимировци, община Самуил. Завършва гимназия в гр. Русе и записва „Педагогика“ в Софийския университет. Поради материални затруднения не успява да завърши. Марин Маринов е директор на техникума през 1951 и 1952 г.

През 1952 година за директор на техникума е назначен Георги Христов Рангелов. Той е роден на 6 януари 1910 г. в село Студена, Пернишко. Завършва Държавното железопътно училище – специалност „Превозна“ и служи в системата на Българските държавни железници. Длъжността директор на техникума изпълнява от 1952 до 1958 г. В периода 1958 – 1960 г. е директор на Полувисшия железопътен институт. През 1961 година е назначен за старши контролор по движението в Главното управление на железниците. През 1965 година с Указ № 450 е удостоен със званието „Почетен железничар“.



1953 година. Зорка Костадинова /в средата/ със съученички в Транспортния техникум

В периода 1950 – 1958 г. заместник-директори на Транспортния техникум са : Петър Иванов Коцев – по учебната част и по военната подготовка : майор Христо Пенев Добрев /1950-1955 г./, капитан Велко Семов Велков - /1955-1956 г./ и майор Никола Стратиев Димов - /1956-1958 г./.

Промяната на статута на учебното заведение е крачка назад в неговото развитие. В ръководството на Министерството на транспорта отчитат това и започва да се формира мнение за изход от това отклонение. От учебната 1956/1957 г. в Транспортния техникум се променя образователната структура. Започва да се осъществява прием на младежи и девойки само със завършено средно образование. Курсът на обучение е намален от четири на три години. Това е първата крачка за готвената промяна на статута на Транспортния техникум.



Транспортен техникум – учебни занятия

През периода 1950 – 1958 г. /27-ми до 35-ти випуск/, за нуждите на Българските държавни железници са подготвени: локомотивни машинисти – 562 души; ръководители на движението – 1015 души; машинни техници – 279 души и строителни техници - 217 души.

По-голямата част от завършилите жп специалисти, надграждат своята квалификация и продължават образованието си във висши учебни заведения в страната и в чужбина. Като достигнали по-високи стъпала в йерархията на железниците могат да се посочат имената на: инж. Стамен Делков Стаменов – министър на транспорта; Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта и генерален директор на БДЖ; Атанас Станев – председател на Федерацията на Профсъюза на транспортните работници /Герой на социалистическия труд/; Петко Батев – секретар на Федерацията на Профсъюза на транспортните работници; Ангел Димитров – генерален директор на Българските държавни железници; Илия Дандалов – заместник-генерален директор на Българските държавни железници; Стоил Гелев – директор на дирекция в Министерството на транспорта; Йордан Стоянов–директор на дирекция в Министерството на транспорта; Цоло Цолов – началник на железопътно управление ; Александър Каменов – началник на железопътно управление; Пейчо Кисъв – началник на железопътно управление; директорите на дирекции в Българските държавни железници - Йордан Димитров, Тодор Спасов, Кръстю Руйников, Йордан Иванов, Асен Томов, Минко Христов и Симеон Христов; заместник-

началниците на Железопътно управление - Марин Захариев, Кирил Табаков, Михаил Чалъков, Велчо Велев, Лазарин Въгленов, Димитър Коларов, Парашкев Сираков и Борис Михайлов.

11. ТАКА БЕШЕ НЯКОГА

ПОЛКОВНИК ОТ ЗАПАСА ЦВЕТАН НИКИФОРОВ ТОДОРОВ, БИВШ ПЪРВИ ЗАМЕСТИК-НАЧАЛНИК НА ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“



Майор Цветан Тодоров – командир на курсантски батальон

През 1955 година със Заповед на министъра на отбраната бях назначен за командир на рота. Името на училището тогава беше „Транспортен техникум“ със статут на средно специално училище. Приемаха се младежи и девойки след IX-ти клас, които като завършваха курса на обучение получаваха диплом за завършено средно специално образование с право да продължат обучението си във ВУЗ. На младежите се признаваше отбиването на задължителната военна служба.

Със Заповед на министъра на отбраната през учебната 1955/1956 г. бяха назначени за водещи военната подготовка на курсистите, действащи кадрови офицери от Българската народна армия, които замениха по ред съображения съществуващите запасни офицери.

За заместник-директор на техникума по военната подготовка бе назначен капитан Велко С. Велков, по-късно полковник от запаса. До края на есента на 1955 г. бяха назначени за командири на батальони, роти и взводове офицерите – Григор Жотев, Кръстю Савов, Цветан Кондаков, Цветан Тодоров, Недю Чомаков, Узунов, Бонев, Захариев, Кръстев и др.

Техникумът беше попълнен и с качествени преподавателски кадри. Инженери като Кугин, Трендафилов, Куманов и Вучков, учили в Германия, със солидна теоретична подготовка и практически опит, както и специалисти, завършили по-рано обучението си в Държавното жлезопътно училище, които преподаваха по различни дисциплини.

Офицерите и преподавателите много добре осъзнаваха, че на техните плещи пада отговорността за обучението и възпитанието на тези крехки млади хора, решили да се отдадат на жлезничарската професия.

Заварихме една оскъдна учебно-материална база. Имаше около 3-4 учебни кабинета на курсистите по специална подготовка и 2 бр. кабинета по военна подготовка /тактика и военна топография/. Не достигаше техническата литература. За повечето от учебните предмети курсистите се готвеха по записки.

Битовите условия далеч не удовлетворяваха. Макар и настанени в нови жилищни помещения, в едно спално се помещаваха 25-30 души. Отоплението беше с твърдо гориво. Твърде често се налагаше да се пренася вода с баки от село Слатина за приготвяне на храната. За къпане се ползваше градската баня в кв. „Гео Милев“ на София, отстояща на 3-4 км. от техникума. Спортната база също не задоволяваше. Курсистите гледаха по един филм седмично в читалището на село Слатина.

Такива в общи линии бяха условията, при които се учеха момчетата и девойките. Задачата ни беше отговорна и трудна. Заедно с преподавателите ние се захвем с изграждането на съвременна учебно-материална база.

Само за няколко години отпаднаха част от проблемите, за които става дума по-горе. За всичко това голям дял имат БДЖ и Министерството на транспорта, които от близо наблюдаваха развитието на техникума и щедро го подпомагаха със средства и кадри.

Курсистите проявяваха изключително старание. Усърдно изучаваха преподаваните им дисциплини: военни жп превози, военна топография, инженерна, химическа, огнева, строева и физическа подготовка.

При провеждането на инспекторски прегледи от МНО в началния етап от подготовката на курсистите, се проявяваше чувство на отговорност и оценките бяха много добри. Огромна част от завършилите наши възпитаници в този период останаха на работа в железниците, други завършиха технически висши учебни заведения и заеха отговорни длъжности в БДЖ. Такива са инж. Стамен Стаменов, Александър Каменов, Атанас Станев, Илия Дандалов, Петко Батев и много други. За един от тях искам да разкажа:



Александър Каменов – възпитаник на Транспортния техникум - 33-ти Випуск

Роден е на 9 февруари 1938 година в село Трайково, община Лом, област Монтана. Завършва 33-ти випуск специалност „Ръководител движение и търговска дейност“ на Транспортния техникум в гр. София през 1955-1959 г. След завършване на техникума последователно работи като ръководител движение в жп гарите Пейо Яворов /1959-196 г./, Брусарци и Централна гара София.

През периода 1966-1969 г. е влаков диспечер в Железопътно управление София, а от 1969 до 1975 г. - влаков диспечер в ЦДР на Българските държавни железници. В периода 1971-1975 г. учи задочно и завършва висше икономическо образование в Стопанската академия в гр. Свищов. От 12 март 1975 г. до 12 септември 1976 г. е началник на жп район София – град. От 1976 до 1988 г. е назначен за първи заместник началник на Железопътно управление София, а от 1987 до 1992 г. е началник на ЖПУ София.

В годините като началник на Железопътно управление София Александър Каменов ръководи: електрификацията и цялостния капитален ремонт на жп участъка Мездра – Видин, Брусарци – Лом и Бойчиновци –

Берковица; удвояването и електрификацията на жп участък Мездра – Ясен; цялостна реконструкция и модернизация на най-голямата разпределителна гара Подуене; реконструкцията и електрификацията на жп участъка София – Перник и София – Баня, с внедряване на тактов график на движението на влаковете на всеки 30 минути и кръгъл час и др.

В периода 1992 – 1995 г. Александър Каменов е директор на дирекция „Движение“ на Национална компания „БДЖ“. От 1995 до 1997 г. е първи заместник-генерален директор по експлоатацията на Национална компания „БДЖ“. За дългогодишна и ползотворна дейност в железопътния транспорт Александър Каменов е награждаван с много ордени, медали, грамоти и др. награди.

Удостоен е със званието „Почетен железничар на българските железници“ и „Почетен железничар на съветските железници“.

На 5 юли 1997 година излиза в пенсия.

Членува в Клуб на железничаря в София и Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва на бившите Войски на Министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“.

АТАНАС ТОДОРОВ СТАНЕВ

Атанас Т. Станев завършва 32-ри випуск на Транспортния техникум в периода 1954 – 1958 г. – специалността „Ръководител движение и търговска дейност“.

В професионалната и трудовата си кариера достига до:

началник на Железопътно управление Горна

Оряховица /1979-198 г./; председател на Федерацията на профсъюза на транспортните работници/1987-1998 г./.

Носител е на отличието „Герой на социалистическия труд“ – 19.03.1984 г.



Атанас Тодоров Станев
Началник на ЖПУ Горна Оряховица
1979г. – 1987г.

12. РАЗМИСЛИ ЗА НЕЩАТА ОТ ЖИВОТА- ОТ КУРСИСТ ДО МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА



***Инж. Стамен Делков Стаменов, възпитаник
на 32-ри випуск на Транспортния техникум – София***

Инж. Стамен Стаменов е роден на 5 юли 1938 година в село Чавдар /Радославово/, Софийска област. Основното си образование завършва в родното си село през 1952 г. В периода 1952-1954 г. учи в гимназия до IX-ти клас в гр. Пирдоп.

През 1954 година постъпва в Транспортния техникум в София в специалността „Ръководител движение и търговска дейност“. Завършва през 1958 г. с випуск 32-ри на Транспортния техникум.

След завършване на обучението си е назначен като ръководител на движението в жп гара Пирдоп /1958-1967 г./. Докато работи на гара Пирдоп, записва задочно ВМЕИ – София. От 1960 до 1967 г. се обучава в специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“. След завършване на висшето си

образование е назначен на работа в Железопътно управление – Пловдив. От 1967 до 1970 г. последователно заема длъжностите механик, организатор на производството и заместник-началник на отдел „Движение“. Тук той усилено работи за внедряване на нови технологии и усъвършенстване на експлоатационната дейност в железопътния транспорт.

В периода 1971 - 1972 г. инж. Стамен Стаменов е преместен на работа в София и назначен за началник на Централното диспечерско ръководство /ЦДР/ на Стопанско обединение „Български държавни железници“ /СО „БДЖ“/.

От 1972 до 1978 г. изпълнява длъжностите заместник-началник по експлоатацията на Железопътно управление – София и директор на дирекция „Движение“ в СО „БДЖ“.



Инж. Стамен Стаменов придружава министъра на транспорта Васил Цанов на проверка в жп участък Мездра – Червен бряг

На 1 септември 1978 година инж. Стамен Стаменов е назначен за началник на Железопътно управление - София. Тази високо отговорна длъжност в железопътния транспорт, той изпълнява в продължение на 10 години, до 1988 г. Докато е началник на най-голямото Железопътно управление в страната са постигнати следните забележителни успехи: реконструкция и модернизация на най-голямата разпределителна гара – Подуене-разпределителна; електрифицирани са жп участъците – София –

Перник и София – Баня; 76% от текущия железен път е електрифициран и 78 % от превозите се извършват с електрическа тяга /за района на ЖП управление – София/; въведена е: нова технология в управлението на безрайферното обработване на вагоните с насипни товари и комплексна система за автоматизирано управление движението на влаковете в участъка София – Пловдив /КСАУДВ/.

Построени и предадени в експлоатация са 1539 апартамента за жп служителите и работниците /в периода 1983-1988 г. ./; ново общежитие в локомотивно депо „Никола Коларов“ – София, почивна станция в района на жп гара Добринище, реконструкция и модернизация на почивната станция във Варна и ЦПВК „Паничище“.

За една година /от 1 април 1989 до 30 май 1990 г./ инж. Стамен Стаменов изпълнява длъжността представител на Българските държавни железници в Бюрото „Обединени пътнически вагони“ в Прага, Чехословакия.

В периода 1 юни 1990г – 11 юли 1992 г. е назначен за генерален директор на „Метрополитен“ – София. В този период инж. Стаменов влага всичките си сили и умения, да не се замрази строителството на метрото. Под негово ръководство се подготвя и подписва първия договор за продължаване строителството съвместно със Столична община.



*Инж. Стамен Стаменов като генерален директор на
СО „Български държавни железници“ /1994 – 1995 г./*

В периода 30 април 1993 г – 11 юли 1994 г. инж. Стаменов е назначен за директор на дирекция „Контрол на приходите и международни разчети“ в СО „БДЖ“. От месец юли 1994 година е издигнат за генерален директор на Стопанско обединение „Български държавни железници“. По това време

министър на транспорта е инж. Кирил Ерменков. Тази длъжност той изпълнява до януари 1995 г.

От 25 януари 1995 г. до 12 февруари 1997 г. инж. Стамен Стаменов е назначен за министър на транспорта и съобщенията в правителството на Жан Виденов.



6 май 1995 г. Министърът на транспорта инж. Стамен Стаменов на посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“

По предложение на министерството, ръководено от инж. Стамен Стаменов в Министерския съвет, а в последствие и в Народното събрание е приет Закон за Национална компания „БДЖ“. Въз основа на него е подписан Договор за отпускане на държавен кредит от 300 млн. щатски долара за осъществяване на оздравителна програма в Българския железопътен транспорт.



13 януари 1996 година. Министър-председателят на България Жан Виденов, придружаван от министъра на транспорта инж. Стамен Стаменов посещават ВВТУ „Т. Каблешков“ по случай 145 години от рождението на патрона на училището Тодор Каблешков

През месец юли 1998 година инж. Стамен Стаменов излиза в пенсия и продължава да работи за решаване проблемите на железопътния транспорт. Новата му месторабота е компания „Оптима турс“.

През 2013 година ръководството на „Български държавни железници“ взема решение да се отнемат привилегиите на жп служителите след пенсионирането им, включително и на „почетните железничари“. През месец юли същата година е сформирана инициативна група в състав: инж. Стамен Стаменов, инж. Йосиф Смилов, Стоил Фердов, Атанас Станев, инж. Стоил Гелев, д-р инж. Величко Райков, Петър Бунев – председател на железничарския синдикат към КНСБ, Николай Здравков и др., която провежда трудни преговори с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Постигнат е успех да се запазят тези привилегии само при служебните и специални пътувания на пенсионираните железничари и техните семейства.



1996 година. Министърът на транспорта инж. Стамен Стаменов посреща в България министъра на транспорта на Япония.

През месец август 2008 година взема активно участие в организирания 50-годишен юбилей от завършването на 32-ри Випуск на Транспортния техникум – София.

На всички постове, на които е бил инж. Стамен Стаменов в продължение на повече от половин век, особено като началник на Железопътно управление – София, генерален директор на СО „БДЖ“ и министър на транспорта, неуморно работи за просперитета на родните железници. В обществения живот също е активен – в Научно-техническия съюз по транспорт, пенсионерския клуб на железничаря в София, Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“.

През 2008 година във връзка с неговата 70-годишнина, инж. Стамен Стаменов е награден с орден „Гражданска заслуга“ за изключителен принос в развитието на железопътния транспорт“ – I степен. Носител е и на званието „Почетен железничар на българските железници“.

Инж. Стамен Стаменов живее в град София.



1995 г. Министърът на транспорта инж. Стамен Стаменов на войнишка клетва в Горна Оряховица

Офицерът от запаса Асен Йосифов споделя: „При контактите ми с него не ме напускаше усещането, че душата му е много богата, изпълнена с човещина и мъдрост.

Виждах пред себе си човек, който разказвайки, отново преживява миналото и това не само му доставя удоволствие, но и го държи извън чуждата, ако не дори враждебната за него реалност на днешния ден.

Убеден съм, че е един прекрасен приятел, голям оптимист, железопътен специалист с много знания и опит.

Той развълнувано казва: „Имал съм много препъни камъни, падал съм, но съм намирал сили да ставам. И така до днес...“

Слушах го и си мислех – много е живял, но не напразно, оставил е трайни следи по извървяния път. Той е пример за отдаденост в работата с близо половинвековния си опит в системата на транспорта.

Всичко, което е направил за железопътния транспорт и ВВТУ „Тодор Каблешков“ ще остане във времето и ще показва на поколенията напред какво означава да бъдеш професионалист, влюбен в транспорта, устремен,

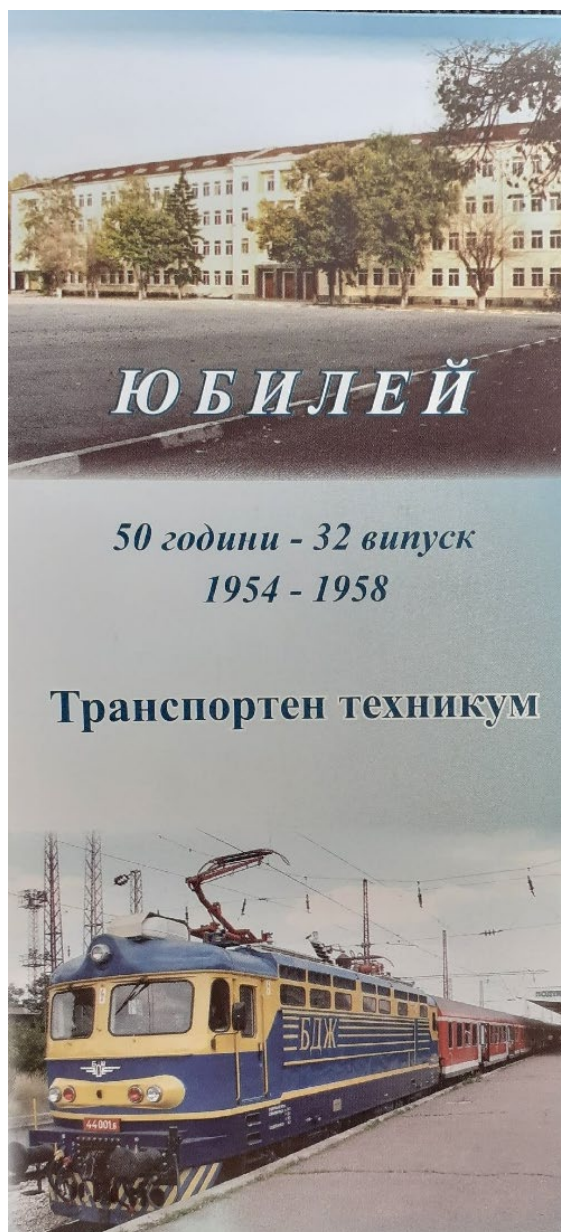
всеотдаен, упорит, умен, благороден, добър, честен, и достоен българин – патриот .

Скромнен е той, не обича да говори за себе си и стореното, но то се вижда. За мен срещите ми с него се превръщат в празник на душите....“

2008 ГОДИНА

50-ГОДИШЕН ЮБИЛЕЙ НА 32-РИ ВИПУСК НА ТРАНСПОРТНИЯ
ТЕХНИКУМ В СОФИЯ

/1954-1958г/



Уважаеми госпожи и господа,

От името на Министерството на транспорта и лично от мое име бих искал най-сърдечно да Ви приветствам по случай 50 годишнината от завършването на Транспортния техникум в София.



През 1958 година в редиците на железничарите се вливат 300 високо подготвени млади и енергични локомотивни машинисти, строителни техници, ръководители движение и търговска експлоатация – всички от 32-ри Випуск на тогавашния Транспортен техникум. Именно с техните усилия железопътният транспорт осигуряваше през следващите години нуждата от превози за бурното развиващата се икономика на страната.

..Скъпи колеги, през 40-годишната си трудова дейност Вие дадохте своя личен принос за подмяна на тягата, за удвояването и електрификацията на железопътните линии. Участвахте във внедряване на механизацията на ремонта и поддържане на железния път и подвижния състав, изграждането на автоматизирани системи за управление на движението и безопасността на превозите.

Благодарение подобрената организация на превозите и въведените нови транспортни технологии, железопътният транспорт постигна рекордни обеми превозени пътници и товари. От вашият випуск израснаха и високо подготвени кадри, които умело ръководеха развитието на нашите железници.

..Изпълнявайки политиката на Европейския съюз за преимуществено развитие на жп транспорта, Министерството на транспорта, НКЖИ и „БДЖ“ - ЕАД разработиха мащабна програма, чиято цел е икономическото оздравяване на отрасъла; пълна интеграция на българските железници с транспортната система на Европейския съюз. Изпълнението на тази програма изисква огромни финансови средства. Изискват се и физически и морални сили, както и умения от сегашните ръководни кадри в железниците и в Министерството на транспорта.

..Ето защо ние ценим вашият опит. Той ни е нужен. Необходима ни е вашата морална подкрепа. Вашият пример днес е онази здрава основа, върху която можем да стъпим, да продължим напред.

Позволете ми да изразя своята голяма благодарност за всичко, което сте направили за развитието на железопътния транспорт, Вие – железничарите от 32-ри випуск на Транспортния техникум.

Пожелавам Ви още дълги години живот, здраве и бодрост, за да бъдете полезни на вашите семейства и съпричастни в по-нататъшното развитие на българските железници.

Петър Мутафчиев

Министър на транспорта

Уважаеми госпожи и господа,

За мен е голяма чест и изключително удоволствие, от името на академичната общност на ВТУ „Тодор Каблешков“ и лично от свое име, да Ви поздравя най-сърдечно по повод 50-годишнината от завършването на 32-ри Випуск на Транспортния техникум.

Вашата завидна трудова биография и достойния Ви житейски път са ярък пример за поколения транспортни работници, които са черпили вдъхновение и са се изградили като професионалисти, благодарение на моралното наследство, оставено от Вас и вашите учители и наставници.

Исторически доказан е приносът Ви за развитието и модернизацията на транспортната система на България, за усъвършенстването на нейното управление и безопасност. С енергията и ентусиазма на първоучители, Вие участвахте активно във въвеждането на новите технологии, във



формирането на висококвалифицирани кадри за нуждите на железниците и тяхната водеща роля за икономическия просперитет на страната.

Позволете ми, скъпи колеги, да Ви пожелаая от сърце и с най-топли чувства на признателност, още дълги години да бъдете здрави, жизнени и енергични, да се радвате на семейно щастие и уважение, за да можете да споделяте своя опит с всички нас – вашите наследници.

Доцент д.т.н. инж. Ненчо Ненов

Ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“



Уважаеми възпитаници на 32-ри Випуск,

Поздравявам Ви по-случай 50-годишнината от завършването на Транспортния техникум в гр. София! Възпитаниците на Випуск 32-ри са се реализирали успешно, давайки своя принос за развитието на железопътния транспорт в Р България.

Приемете сърдечните ми пожелания за здраве, енергия, бодрост и сили за работа в областта на железопътното дело!

Инж. Христо Монов

Изпълнителен директор на „БДЖ“ ЕАД

Уважаеми колеги,

Позволявам си това обръщение като знак за приемственост и уважение към Вашите заслуги и опит, от който нашето поколение се учи при управлението и стопанисването на железопътната инфраструктура.



Тридесет и втори Випуск е забележителен със своите утвърдени специалисти, заемали ръководни длъжности в управлението на страната и на транспорта.

Високият професионализъм и морално-етичните качества на Вашето поколение са наши коректив в ежедневноната ни работа.

Бъдете здрави, все така ентусиазирани и милеещи за развитието на железопътната инфраструктура и на железопътния транспорт.

С уважение, инж. Антон Гинев

Генерален директор на НКЖИ

Уважаеми колеги и приятели от 32-ри Випуск на Транспортния техникум,

Приемете най-сърдечни поздравии от ръководството и личния състав на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“ по повод Вашия юбилей!

Най-искрено Ви уверявам, че всеотдайността, с която свързвахте своите съдби със съдбата на Българската железница, възпитаваше през годините поколения ваши последователи, стана смисъл и съдържание и на нашия живот.

От сърце Ви желая много здраве и бодрост, щастливи и спокойни години и празнично настроение!

Честит юбилей!

Инж. Веселин Кожухаров

Главен директор на ДП „ТСВ“



Уважаеми колежки и колеги !

В началото на месец септември 1954 година в София, квартал Слатина, на плаца на Транспортния техникум ние се срещнахме за първи път. Няма да забравим стреса, който изживяхме. Ние, бедните деца, дошли от село в големия град, в голямото училище, да ставаме железничари.

Помним нашите лудории като курсисти, волните и неволните грешки, нарушенията, които сме допускали и наказанията, които сме изтърпявали. В паметта ни са живи образите на нашите възпитатели, командири и учители. Очакваме да чуем строгия глас на старшините Самоволски, Гиздов, „Фанфан лалето“, на взводните и ротните командири Грозданов, Узунов, Владимирова, Тодоров....на тогавашния капитан Григор Жотев. Няма да забравим нашите преподаватели Георгиев, Манолов, Хаджов, Николов, Митев, Тодоров, Цветкова, Кирилова, Иван Илиев, Трендафилов, Младенов, Милка Тодорова, Тодоров, Червенияков, директора на Транспортния техникум Христо Рангелов. Те правеха всичко, за да изучим нашата трудна професия, за да станем достойни граждани на нашата родина България.

За всичко това, Уважаеми учители, искрено ви благодарим!

Уважаеми колеги,

Преди 50 години, в началото на месец юли 1958 година, завършихме Транспортния техникум. Получихме дипломи за локомотивни машинисти, машинни техници, техници по поддържането на железния път, ръководители движение. Почти веднага се отправихме към гари, депа, жп секции и започнахме изпълнението на трудната и отговорна професия на железничаря. Ден и нощ возехме влакове и се стремяхме да ги движим в график. Ремонтирахме и поддържахме железния път, вагоните и локомотивите. И така ден след ден, година след година – 40 години работихме в системата на железниците. През тези години участвахме в развитието на жп транспорта, изпитвахме трудности при смяната на тягата, удвояването и електрификацията на железопътните линии, автоматизацията на гарите. Внедрявахме механизация и автоматизация в ремонта на железния път. Организирахме превозите с пълно обслужване на клиентите от врата до врата. Можем да се гордеем, че през тези години доближихме техническите параметри на българските железници до тези на развитите железопътни администрации. Превозихме рекордни обеми на товари и пътници, които едва ли някога ще бъдат повторени. Продължавайки равносметката, трябва със задоволство да заявим, че за тези години никой от нас не допусна груби нарушения по

сигурността на движението. Нещо повече – никой не се среща с „Темида“ за сериозни проблеми.

Известна част от нас поради различни обстоятелства, напуснаха Българските държавни железници и отдадоха своите сили и умения в други области на народното стопанство. Участвахме в революционните преобразования в железопътния транспорт: влязоха първите електрически и дизелови локомотиви, електрифицирани бяха хиляди км железен път, удвоени бяха почти всички основни жп участъци, построи се първата диспечерска централизация София – Карлово и КСАУДВ София – Пловдив, влезе в експлоатация фериботния комплекс Варна – Иличовск, положили се стотици км безнаставов път, започна повсеместно механизирано подновяване и ремонт на железния път, построени бяха нови приемни здания и редица гари. Построиха се нови почивни бази в Поморие, Варна, Студенец, Вонеща вода, Паничище; извърши се реконструкция и модернизация на разпределителните гари – Горна Оряховица, Подуене, Стара Загора, Карнобат, Синдел, Бургас, Варна и Русе.

Ние можем съвсем отговорно и със съответната гордост да заявим, че 32-ри Випуск беше един от най-изявените випуски в модернизирането на железопътния транспорт. Колко безсънни нощи, колко напрегнати дни и нечовешко натоварване сме изкарали, всеки сам си знае. Може да си признаем, че нашите деца израстнаха без достатъчна бащина и майчина ласка. За това – благодарим на нашите другарки и другари в живота за тяхното търпение и разбиране, нерядко и треперене при екстремни ситуации, които бяха почти ежедневие в нашата професия.

За това – нисък поклон пред вас, мили съпруги и съпрузи!

Завършихме Транспортният техникум 294 курсисти. В железниците се пенсионираха 189 /64,29 %/. Това е израз на голяма любов към нашето училище и нашата професия.

Изминаха 10 години откакто сме зачислени в отряда на пенсионерите. Независимо, че сме в заслужен отдых, ние продължаваме да живеем и страдаме с проблемите на железниците. Нашата надежда е, че българското правителство, изпълнявайки директивите на Европейския съюз за преимуществено развитие на железопътния транспорт, ще направи всичко възможно нашите железници да заемат полагащото им се място в единната транспортна система не само в България, но и в Европейския съюз. От сърце пожелаваме успехи в това отношение на Министерството на транспорта, НК „Железопътна

инфраструктура“. „БДЖ“-ЕАД и ВТУ „Тодор Каблешков“, като безкористно осигуряваме нашата морална подкрепа.

Уважаеми колеги,

Петдесет години ни делят от завършването на Транспортния техникум. Независимо от напредналата възраст, ние отново сме тук, в нашето училище. За разлика от нас, то расте, но не старее. От Транспортен техникум прерасна в Полувисш железопътен институт, а след това във Висше транспортно училище. Очакваме в скоро време да бъде обявено и за Транспортен университет. Позволете ни от ваше име да изкажем нашата благодарност към ръководството на ВТУ „Тодор Каблешков“, и най-вече към ректора доц. д.т.н. Ненчо Ненов, за топлия прием и отличната организация, която създадоха да отбележим нашият юбилей. За помощта благодарим и на НКЖИ, „БДЖ“-ЕАД и ДП „ТСВ“.

Скъпи приятели,

Независимо от умората и годините, Вие, присъстващите в залата, намерихте сили да дойдете на нашата юбилейна среща, за което инициативния комитет ви изказва най-голяма благодарност и Ви желае още дълги години живот, здраве и спокойни дни.

Нека да прекараме няколко часа заедно, спомняйки си за нашата младост, за изминалите години и преди всичко за хубавите неща от нашия живот.

Искрено се надяваме да бъдем с нови сили и енергия, за да можем в края на дните си да страдаме с проблемите и да се радваме на успехите на нашата железница.

На добър път през годините на третата възраст! Инициативен комитет

Мили момичета и момчета,

Бъдете живи и жизнерадостни. Това, което Вие оставихте след себе си, заслужава уважение и поклон.

Спокойна съм, че моят труд на преподавател не е бил без значение. Живейте със спомените за миналото и надежда за бъдещето !

Иванка Цветкова





Скъпи момичета и момчета!

Честит юбилей!

Бъдете живи, здрави и щастливи с вашите семейства. Спомнете си за младежките години в Техникума, където заедно деляхме радости и успехи, трудности и проблеми.

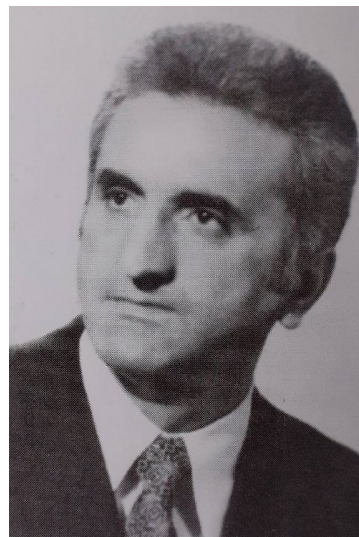
Обичах ви много, от цялото си сърце, грижех се за Вас всеотдайно, с надежда за вашето бъдеще.

Инж. Милка Тодорова

Започнах преподавателската си дейност в Транспортния техникум през 1952 година. Тогавашните курсисти – наши възпитаници, станаха част от онова ентузиазирано поколение железничари, което трасира пътя на градежа на българския транспорт, тази жизнена „крвоносна система“ на икономиката на Родината ни. В тази съзидателна епопея дадох своя дан всички – курсисти, командири и преподаватели.

Бъдете живи и здрави и.....спокойна трета възраст!

Иван Харалампиев





На 32-ри Випуск

В измеренията на човешкия живот, 50 години от завършването на училището е завиден период от време, който носи със себе си смисъла и заряда на достойните дела, плодове на всеотдайния и пълноценен труд.

Честит юбилей, драги випускници!

Желая Ви от сърце здраве и дълголетие !

О.р. полковник Цветан Тодоров – Устава.

ЛЮБОПИТНИ ДАННИ ЗА 32-РИ ВИПУСК :

- Дипломирани – 294 обучаеми;
- В последствие завършили висше образование – 55;
- Напуснали железопътния транспорт – 114;
- Пенсионирани в жп транспорт – 189.

32-РИ ВИПУСК ДАДЕ:

- Един министър на транспорта;
- Един Генерален директор на ДФ „БДЖ“;
- Един заместник-генерален директор;
- Трима началници на Железопътни управления;
- Десет началници на поделения;
- Шест началници на големи железопътни гари и депа;
- Много старши диспечери, началници на отдели и др.



„В“ ГАРОВ КУРС на 32-ри Випуск, в който се обучава инж. Стамен Стаменов

Материалите за този вълнуващ за випускниците 50-годишен юбилей са предоставени от инж. Стамен Стаменов – бивш курсист в „Гаров курс – В“ на 32-ри Випуск на Транспортния техникум и бивш министър на транспорта в периода 25 януари 1995 г. – 12 февруари 1997 г.



13. 55 ГОДИШЕН ЮБИЛЕЙ

На 1 юни 2021 година се навършват 55 години от излизането на брой №1 на вестник „Железопътен воин“, по късно в-к „Магистрали“. Вестник „Магистрали“ е наследник на вестник „Железопътен воин“, който започва да се публикува на 1 юни 1966 г. От далечната 1976 година /1 юни/ вестник „Магистрали“ става пропаганден орган на Командването на Войските на Министерството на транспорта.

Още от първият си брой той дава сериозна заявка, че ще се превърне в ревностен пропагандатор и активен колективен организатор на целия личен състав /воини, офицери, сержанти, служители и работници, курсанти,

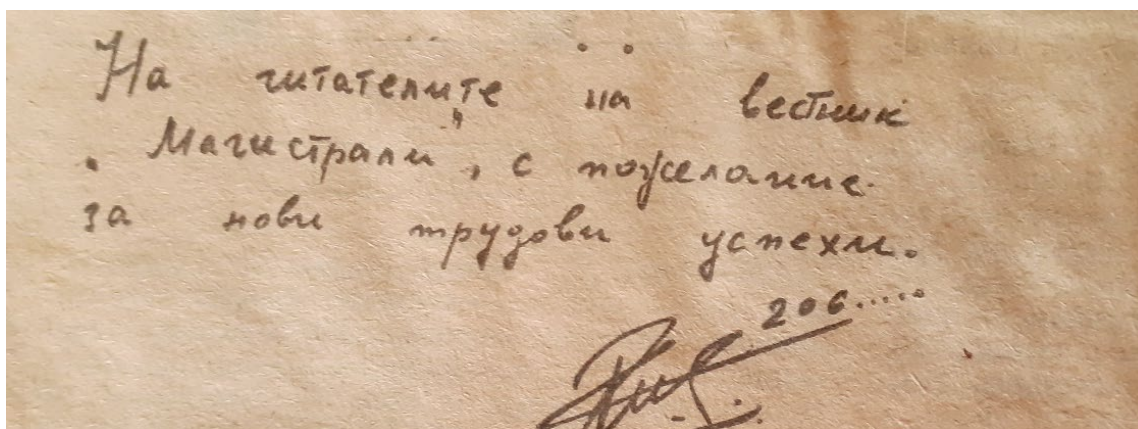
преподаватели/ от ВМТ и ПЖИ „Тодор Каблешков“. Публикуваните материали показват подчертан стремеж за постигане на по-високи резултати в обучението и възпитанието, в бойната, специална и политическа подготовка и в постигане на високи успехи в строително-стопанската дейност.

Брой след брой, седмица след седмица вестниците „Железопътен воин“ и „Магистрали“ стават вдъхновители и летописци на славните дела и победи, които постигат командирите, преподавателите, курсантите и воините строители. Всяка седмица те са в учебните кабинети и лаборатории на ПЖИ „Тодор Каблешков“, по-късно ВВТУ „Тодор Каблешков“, на строящите се железопътни линии Червен бряг – Златна Панега, Самуил – Силистра, Златарица – Елена, Генерал Тодоров – Петрич, Темелково – Радомир, Повеляново – Страшимирово, Нова маневрена жп гара Русе, София – Пловдив, София – Мездра – Горна Оряховица – Варна, Карнобат – Синдел и др.



А когато през периода 1976-1988 г. започва усилено удвояване и електрификация на основната железопътна мрежа в страната и ВМТ стават основна ударна сила на Националния транспортен комплекс, вече с ново име вестникът отново е в първите бойни редици. Вестник „Магистрали“ е сред строителите на автомобилните магистрали „Хемус“ и „Тракия“, на горещите точки в строителството, модернизацията и реконструкцията на железопътните линии. От неговите страници струи напрежението на трудовите делници, поривите и творческия дух на бойците, курсантите, командирите, преподавателите, служителите и работниците, безпокойството в трудовите дни, опиянението от радостта сред поредната трудова победа, след поредния успешно взет изпит в института.

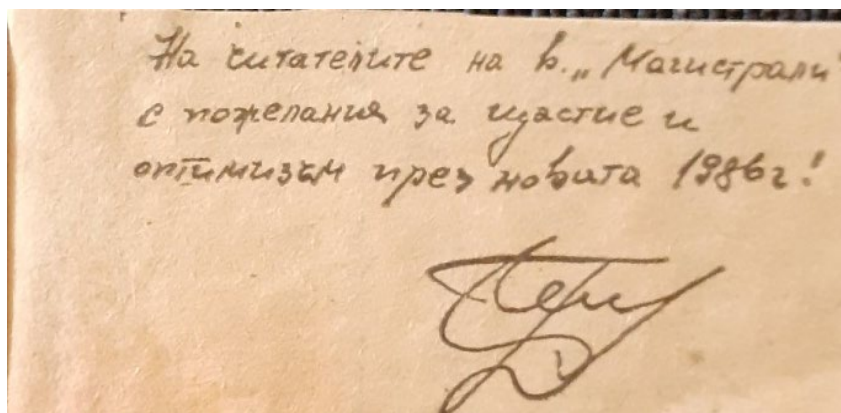
Расте бойното и професионално майсторство на курсантите, командирите и преподавателите, на железопътните строители, мостоваци, механизатори, експлоатационери, расте дълбочината и проблемността на репортажите, кореспонденциите и очерците във вестника. Непokoйният ритъм на войсковия живот се чувства във всеки брой. Задължени сме да отдадем почит на хората, написали първите материали в създадения през 1966 година вестник „Железопътен воин“. Това са отговорния редактор Любомир Христов, майор Никола Костов, майор Генчо Трифонов, капитан инж. Никола Манов, Петър Симеонов, Христо Цветков, редник Никола Курдов. С годините вестникът става още по-популярен благодарение на главните редактори капитан Георги Статков, полковник Иван Мандев, полковник Борис Гюров, подполковник Благомил Банов.



З.м.с. Стефка Костадинова – поставила световен рекорд в леката атлетика в дисциплината „скок на височина“

Когато човек разлиства пожълтелите от годините страници на вестника, вижда как заедно със своите герои е възмъжавал и укрепвал и той. Неговата словесна и илюстративна палитра се разнообразява, обогатяват се формите, чрез които се отразяват трудовите, воинските и курсантските делници, укрепва връзката му с читателите.

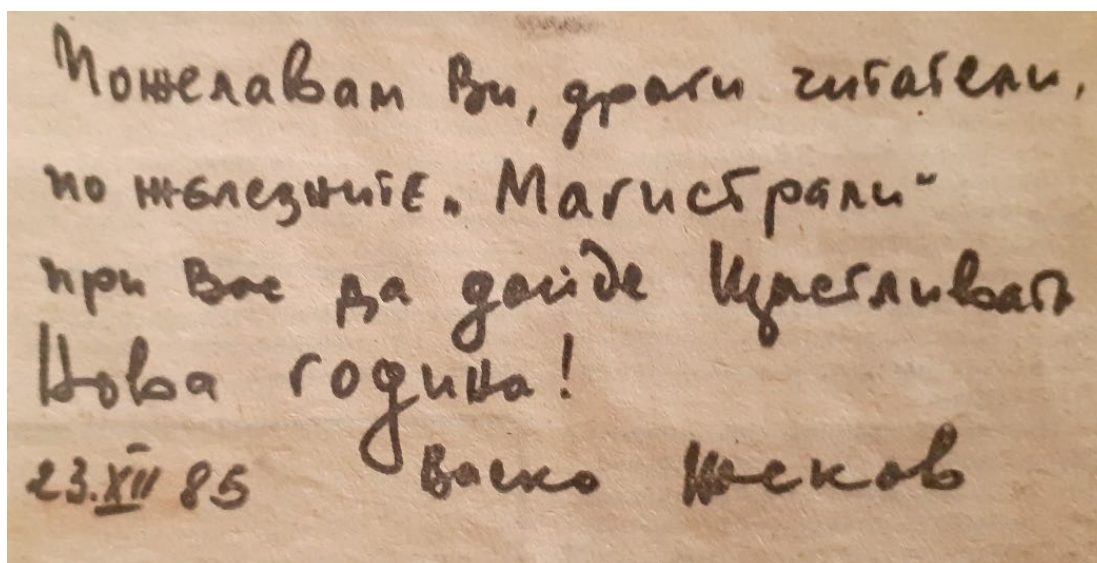
По тази причина главните негови герои са първенците и отличниците в учебно-възпитателния процес, в бойната, политическата и специалната подготовка. С цената на безсънни нощи, на върховни усилия и изпитания, те защитават името си на бъдещи високо квалифицирани специалисти в железопътния транспорт, на стражи и строители на България. И неизменно с тях в бойния строй крачи и вестникът, за да покаже най-вярно изпълненото с героизъм и себеотрицание битие на курсанта, воина, командира, преподавателя и строителя.



Диляна Георгиева - 3 пъти световен и 6 пъти европейски шампион по художествена гимнастика

Отминалите години, погледнати през колоните на вестника върху хилядите негови страници, от брой до брой, от статия до статия са като точна диаграма на живота на института, висшето училище и поделенията.

Успехите, които вестниците „Железопътен воин“ и „Магистрали“ постигнаха, нямаше да бъдат възможни без тясната връзка с читателите, която дава възможност да се чувства онова движение, в което се ражда и утвърждава новото. Живата топлина, която струи от многобройните дописници, кореспонденти и сътрудници от Института, ВВТУ, поделения и гарнизони е гаранция за успехите и просперитета на медията. Сред най-изявените са: генерал-майор инж. Георги Каракехайов, генерал-майор инж. Младен Младенов, генерал-майор Стоян Сейменов, генерал-майор Спас Джеджев, полковник Борис Гюров, полковник Кирил Парапанов, полковник Стойчо Тафраджийски, полковник Цвятко Лулански, полковник д-р Иван Ников, полковник Симеон Илиев, подполковник инж. Георги Топалов, подполковник инж. Виктор Вутов, подполковник инж. Методи Георгиев, майор инж. Софрон Софронов, майор Благомил Банов, майор Бойчо Георгиев, майор Ален Кръстев, майор Стефан Захариев, майор Емил Тиганчев, майор Богдан Симеонов, майор Димитър Е. Димитров, майор Стоянчо Каменов, старши лейтенант Кръстю Узунов, старши лейтенант Бисер Хаджиев, старши лейтенант Георги Рангелов, старши лейтенант Пенчо Стойчев, старши лейтенант инж. Йонко Тотевски, старши лейтенант Румен Митев, старши лейтенант Тодор Цанов, старши лейтенант Димитър Крачунов, лейтенант Георги Чучуганов, лейтенант Румен Илиев, лейтенант Виктор Бакалов, лейтенант Емил Асенов, старшина Георги Михайлов, редник Йордан Давидов, Светозар Цонев, Елена Славова, Елена Попова, Антоанета Арабаджиева, Снежка Симеонова, Людмила Андровска и др.



Може давам Ви, драги читатели,
по излезните. Магистрала
при Вас да дойде изследването
Нова година!
23.12.85 Васко Жеков

Васко Жеков

През месец август 1988 година с решение № 415/22.08.1988 г. на Секретариата на ЦК на БКП, вестник „Магистрала“ преустановява дейността си, считано от 1 януари 1989 г.

В последния брой № 52 от 27 декември 1988 г. във вестника се съобщава:

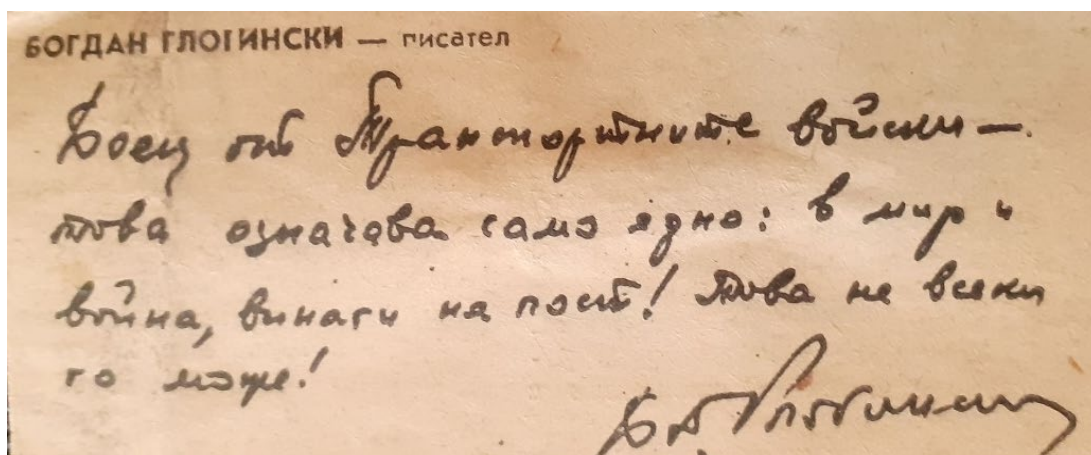
„.....Редакцията благодари на своите читатели, сътрудници, дописници и приятели за тяхната безкористна любов към вестника, за приносът им той да търси и намира своите герои, на най-горещите места от многообразния живот на Войските на Министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“. Благодарим и на всички бойци, курсанти, командири, преподаватели, специалисти и работници за които вестник „Магистрала“ бе близък другар и събеседник и те споделяха с него най-съкровено.

Признателни сме и на всички, които виждаха в хилядите нови, реконструирани и модернизирани жп линии и автомагистрала, величествени мостове и естакади, уютни жилища и административни сгради, построени от Вас транспортните воени, частица и от нашия, труд на работещите в редакцията на вестник „Магистрала....“

Асен Йосифов



Ангел Заберски
композитор



Богдан Глогински
Писател

14. БЕЗСМЪРТЕН КАТО СВОБОДАТА

/Памет за Тодор Каблешков/



Свободата! Няма друга дума в нашия език с толкова богат и дълбок смисъл! Така е, защото я свързваме с думата Отечество. Сред образите на храбри и достойни българи ярко свети името на Тодор Каблешков – помощник – апостола на Панагюрския революционен окръг, първият българин началник на гара, героя на Априлското въстание от 1876 г, автора на „Кървавото писмо“, патрона на Полувисшия железопътен институт, ВНВТУ и Висшето транспортно училище.

През юбилейната 100-годишнина се навършват и 171 години от рождението и 146 години от неговата гибел.

... Питам те момко, защо се лиши от уюта на родния дом в Копривщица – баща ти Лулчо Дончев Каблешков е богат човек, търговец, дал ти е завидно за времето образование.

Бунтът в душата ти избра пътя на свободата!

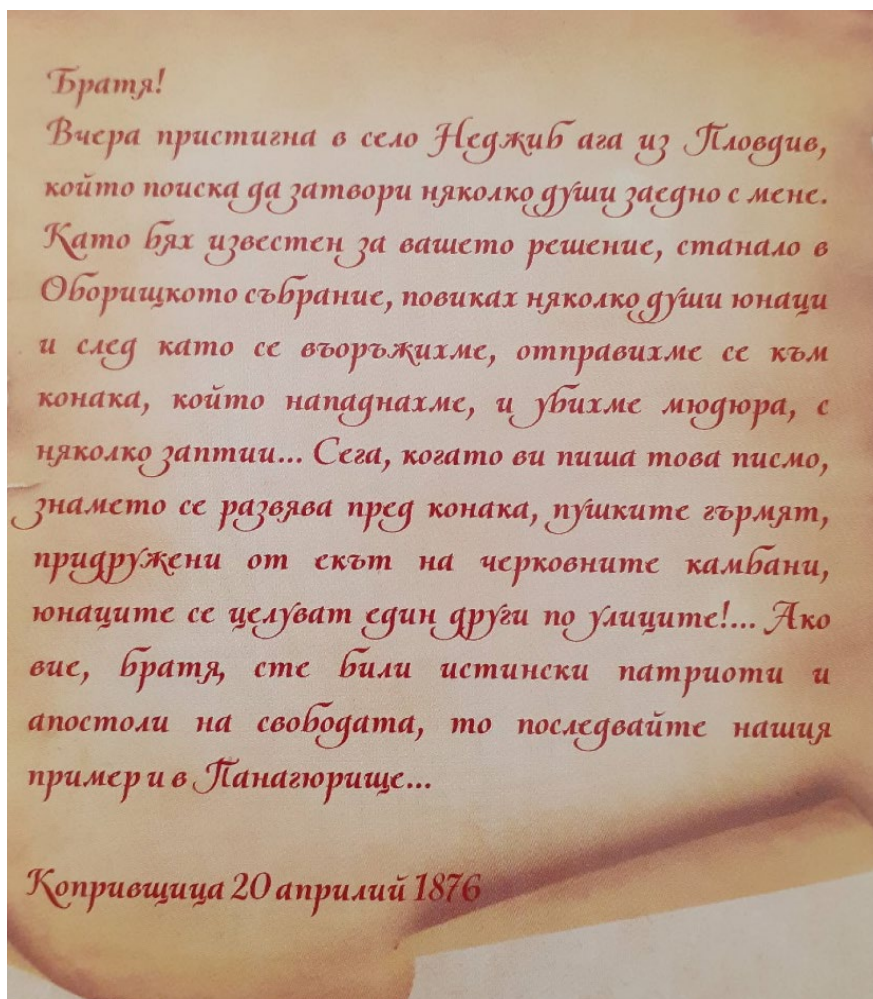
Много трудно се извървяват днес стъпките ти, защото парят и будят заспалите ни съвести...

С огненото ти слово и саможертва, както казва народния поет и писател Иван Вазов:

... И в няколко дена тайно и полека

народът порасна на няколко века...

Всички знаем изречението, с което завършва „Кървавото писмо“ на Тодор Каблешков: „Ако Вие братя, сте били истински патриоти и апостоли на свободата, то последвайте нашия пример...“ Това гениално прозрение на Копревщенеца в решителния „звезден“ миг в близката наша национална история, крие и сега, и едва ли ще загуби някога в бъдещето, своя дълбок и чист смисъл.



Каблешков пише в своето „Кърваво писмо“ срещу тиранията, срещу душната атмосфера на своето настояще, но и във всяка негова буква тръпне и се възнема несломена и чиста вяра в бъдещето, в спасителните обединени сили на нацията, на революционерите, на обречените, на тия, които знаят най-добре етичния смисъл на подвига, цената на човешката саможертва.

Захари Стоянов, незабравимият летописец на възрожденската епоха, на когото дължим и първото публикуване и запазване на писмото на Каблешков, ни е разказвал в най-голямата българска книга по родолюбие „Записки по българските въстания“ за тези неповторими романтични мигове на осъзнаване на нацията, свързани завинаги и с „Кървавото писмо“ на Тодор Каблешков. Но заедно с това летописецът не е пропуснал да ни разкаже за всичко чуто и преживяно от свидетели и очевидци на епохата, и за смъртта на копривщеникия апостол.

Има нещо съдбовно и неповторимо в мъжествената смърт на Каблешков в габровския затвор. Всеки, който си припомня за нея, не може да не се върне пак към вълнуващите страници на „Записките“, в които се разказва за необикновеното спокойствие, за духовното превъзходство на Каблешков, който в предсмъртните си минути намира сили в себе си да се смее, да се глуми над най-обикновени човешки слабости, да стряска с мълчаливото си мъжество важните и надменни единствено с физическата си сила бабаити, да предизвиква с яснотата на духа си, с превъзходния си френски език стъписването и учудената завист на не по-малко надменния, на просветения чиновник и блюстител на властта, преди да настъпи оня единствен миг на смъртта, който ще реши всичко с индивидуалната воля на Апостола....

Куршумът, изстрелян преди това срещу робството, намира неспокойното сърце на Каблешков. Един рядък пример в българската история, който след това ще се повтаря по различен начин от знайни и незнайни борци за народна свобода.

Но примерът на Каблешков си остава един от първите. Затова и неговото послание към бъдещето, към свободна България ще остане пак в този пример, към който ни призовава неговото писмо.

... От 1967 година Полувисшият железопътен институт, от 1984 г. ВНВТУ, а днес Висшето транспортно училище носят името на Тодор Каблешков и с това те завинаги се свързват с един от най-светлите синове на България, оставил ни своя пример. По една щастлива случайност великият копривщенец е и първият началник гара.



Тодор Каблешков като началник на гара Белово

Той е тръгнал от железничарската професия към най-пълното дело на своя живот, към професията на революционера. И така светлият пример на Каблешков, голямото му революционно дело се сливат в едно както в нашата национална история, така и във вдъхновението на тия, които са посветили живота си на железничарската професия. Защото в нея мъжеството и постоянството, мигновението на риска, поривът за служба на хората съпътства неизменно живота на тия, които са се посветили на нея завинаги.

Възпитаниците на института и училището, което носи името на Апостола, на Копривщеница, който пръв изпрати сигналите на своето сърце към бъдещата и днешна България, не може да не са щастливи. Всички, които са минали през тяхната гражданска закалка, през специфичното воинско и специално образование и възпитание, не могат да не запазят в себе си, в сърцата си на признателни потомци нещо дълбоко благородно, мъжествено и всеотдайно, което ще им дава правото да се наричат каблешковци...

Защото всеки ден на плаца, в учебните стаи и кабинети, в миговете на изпитание, изсечен от витовска скала, пред тях стои образът на Каблешков.

Априлското въстание е утрото на нова България! Това време е най-гордото в нашата история. Наред с иконата Левски преминава във вечността и исполинът Христо Ботев. Край тях са Каравелов, Стамболов, Узунов, челядта на Баба Тонка, отец Матей, хиляди други.

Кой сега ще си похарчи рахатлъка и ще тръгне по народни работи да се трепе, та дори и да мре? Кой ще се качи на кладата като Васил Петлешков и ще каже: ”Сам съм, други няма!” и ще умре, без да издаде никого? Защо захапва дулото Ангел Кънчев? Не му се е живееело ли?

Спомнете си лицата на Тодор Каблешков и Панайот Волов – хубавци, родени да обичат и да бъдат обичани, но загиват за България с Христова обреченост. Не е ли такава и съдбата на своенравния Бенковски? За какво умират Цанко Дюстабанов, Бачо Киро, Поп Харитон? Не потръпва ли и днес човек пред нечовешката саможертва на Кочо, който убива и невестата си, и чедото си, а накрая и себе си, за да не бъде роб?

...Защото ти, Апостоле, си един от тези знайни и хиляди незнайни герои, върху които стои горда България.

Понятието „свобода“ днес за някои няма същия смисъл, както при теб. Не сме усвоили още в пълна мяра твоите уроци по поведение и дълг към род и Родина.

Но ще се случи и това някога!

Вярвам!

О.з. Асен Йосифов



Родната къща на Тодор Каблешков в Копривщица

15.КРЪВТА ВОДА НЕ СТАВА

Тя се казва Волга Каблешкова – братовчедка на видния български революционер Тодор Каблешков. Родена е през 1882 година в гр. Пловдив. Баща ѝ - Стоян Велков Каблешков е дългогодишен съдия. От историята е известен като страстен русофил, силно обичащ Русия. В тази връзка кръщава децата си на забележителности от Руската природа и светли личности. Дъщеря му носи името на великата руска река Волга, а синът- на княз Владимир.

Волга Каблешкова завършва девическата гимназия в родния си град. След това продължава образованието си в град Женева, Швейцария. Там тя изучава зъболекарската професия. В Женева, Волга става член на тесняческата група на българските студенти, в която влизат младите социалисти Иван Чонос, Алекси Ламбрев, Найдено Киров, Георги Димитров-Панчаревски и др.

В този период Швейцария е един от центровете на руската политическа емиграция. В град Женева живеят Ленин, Плеханов, Вера Засулич и други видни руски социалисти. Младите българи посещават събранията на болшевишката партия в Женева. Тук Волга Каблешкова се запознава с Ленин и Плеханов.

Доктор Елена Кърклийска в своите спомени от срещите с Волга пише:
„...В Женева срещнах моята съгражданка и съученичка от Пловдивския държавен пансион Волга Каблешкова. На нея дължа познанството си с българите, които по това време бяха в Женева – Найдено Киров, Георги Панчаревски, Алекси Ламбев. Имаше и други мои сънародници в Женева, които заедно с Волга Каблешкова бяха членове на групата... Нашата българска група често посещаваше „Руския стол“. Тук се запознах с Ленин. Видях и Плеханов...Един следобед ние разговаряхме около една маса в „стола“. В тая не голяма група имаше и една полякия. Пътната врата се отвори, влезе Ленин и ни поздрави....Поканихме го между нас. Съединихме три маси, за да се съберем около него....Полякинята помоли Ленин да ни обясни някои вълнуващи ни въпроси. И Ленин започна да говори....“

Всичко, което е научила от Ленин, съпътства Волга Каблешкова през целият ѝ по-нататъшен живот. Но какво става след това с нея?

Сключва граждански брак със свой колега – италианския доктор Анибале Дел Ре, който по политическа линия е неин съмишленик. По късно и двамата са приети в Италианската комунистическа партия и се обявяват против фашисткия режим в Италия. В такъв дух израстват и се възпитават децата на

Волга Каблешкова. Синът и Бруно Дел Ре следва философия и става доктор на философските науки. Докато служи в казармата, вдига войниците на бунт срещу режима на Мусолини. Възпитаван в любов към България от майка си, той често я посещава. Заедно с вуйчо си – генерал Илия Каблешков обикаля цялата страна надлъж и шир. Възхитен е от планините и красотите на България. Бруно Дел Ре първи превежда в Италия произведения на Елин Пелин. Издава и сборник от разкази за България през 1942 г. Синът на Волга Каблешкова е изявен антифашист. Затварян и изтезаван е не веднъж от италианските карабинери. През 1943 година е изпратен в Освиенцим и при една от бомбардировките загива.

Дъщерята на Волга Каблешкова – Симонета – също е антифашистка. Омъжва се за свой съмишленик и от брака и се раждат три деца. Заедно с мъжа си и две от децата стават жертва на немски бомбардировки.

По молба на Волга Каблешкова, Васил Коларов я запознава с Георги Димитров. При едно от своите посещения в Италия през 1922 г. Георги Димитров се среща с Волга Каблешкова в град Милано. След проведените разговори се установява приятелство, което прераства в кореспонденция. Племенникът на Волга – инж. Александър Кирчев е помолил писмата между Георги Димитров и Каблешкова да бъдат предоставени на България, за да се изложат в музея в София. Тя многократно е отказвала, въпреки желанието и да ги предостави. Изявявала е страх, че ще бъде преследвана в Италия по политически причини. Кореспонденцията и с Георги Димитров е представлявала едно вързопче, но за голямо съжаление след смъртта и е изчезнало.

След 9 септември 1944 година Волга Каблешкова пише на племенника си: „.....Щастливи сте, че живеете в родината на Димитров, в новата, обновена и свободна България..“

Волга Каблешкова умира през 1978 година в Милано, самотна , на 96-годишна възраст.

16.ПЪРВЕНЦИ НА ВИПУСКИ И СПЕЦИАЛНОСТИ В ПЕРИОДА 1922 - 1961 г.

ПЪРВИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Ненчо Бончев Парашкевов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Георги Кутев Карагъзов – специалност „Машинна“; Никола Георгиев Колчаков – специалност „Превозна“ и Слави Димитров Танев – специалност „Строителна“.



Учебни занятия в Държавното железопътно училище

ВТОРИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Благой Зафиров Тасев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Стойко Пенков Христов – специалност „Машинна“; Михаил Петров Попов – специалност „Превозна“ и Теодоси Методиев Мавродиев – специалност „Строителна“.

ТРЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Димитър Иванов Христов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Иван Николов Кунович – специалност „Станционна“ и Иван Георгиев Бачев – специалност „Строителна“.



Практическо обучение в Държавното железопътно училище

ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стоил Първанов Минов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Здравко Ангелов Радев – специалност „Машинна“; Христо Костадинов Терзиев – специалност „Превозна“; и Стойчо Димитров Кайтаски – специалност „Строителна“.

ПЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Петър Маринов Диков – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Радослав Ангелов Загорев – специалност „Машинна“; Цено Петков Ценов – специалност „Превозна“ и Цветко Стоев Стойков – специалност „Строителна“.



Занятие по военно обучение в Държавното железопътно училище

ШЕСТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Михаил Иванов Мицев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Райко Денчев Райков – специалност „Машинна“ и Йордан Ангелов Тодоров – специалност „Строителна“.

СЕДМИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Никола Нинов Цаков – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Кирил Илиев Златков – специалност „Строителна“.

ОСМИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Христо Павлов Иванов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Иван Николов Нинов – специалност „Превозна“.

ДЕВЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Костадин Георгиев Иванов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Димитър Христов Трифонов – специалност „Строителна“.

ДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Атанас Николов Кръстанов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Дончо Дончев Димов – специалност „Превозна“.

ЕДИНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Марков Цанков – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Драгомир Панов Попов – специалност „Строителна“.

ДВАНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Дончо Дойчев Христов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Стоян Искров Стоянов – специалност „Превозна“.

ТРИНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Христо Тодоров Христов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Иван Димитров Иванов – специалност „Машинна“ и Борис Христов Миладинов – специалност „Превозна“.

ЧЕТИРИНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Васил Стоянов Инев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Ненчо Димитров Манчев – специалност „Машинна“; Йордан Маринов Вутов – специалност „Превозна“ и Стефан Петров Недялков – специалност „Строителна“.

ПЕТНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Тонев Стоименов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Атанас Джонев Груев – специалност „Машинна“ и Боян Иванов Николов – специалност „Превозна“.

ШЕСТНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Димитров Никифоров – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Димитър Стоянов Гаврилов – специалност „Машинна“; Иван Стоянов Ветренски – специалност „Превозна“ и Никола Ганев Колев – специалност „Строителна“.

СЕДЕМНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Николай Георгиев Ангелов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Найденов Николов Петков – специалност „Машинна“; Христо Кънев Христов – специалност „Строителна“ и Димитър Николов Христов – специалност „Превозна“.

ОСЕМНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Филип Иванов Симеонов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Атанас Петров Пешев – специалност „Станционна“; Крум Йорданов Ценков – специалност „Строителна“ и Петър Кръстев Данов – специалност „Превозна“.

ДЕВЕТНАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стоян Ганев Колчев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Димитър Борисов Тихов – специалност „Машинна“; Цеко Стоянов Цеков – специалност „Строителна“ и Илия Борисов Раденков – специалност „Превозна“.

ДВАДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Марко Георгиев Трингов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Марин Тодоров Ценов – специалност „Машинна“; Димитър Илиев Бахчевански – специалност „Строителна“ и Борис Хараламбиев Иванов – специалност „Превозна“.

ДВАДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Христо Антов Каменов – специалност „Движение и търговска“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Генчо Иванов Петров – специалност „Машинно-локомотивна“; Гето Доцев Воденичаров – специалност „Влаково-превозна“ и Илия Тодоров Станчев – специалност „Постройка и поддържане на железопътни линии“.

ДВАДЕСЕТ И ВТОРИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Костов Лилев – специалност „Машинно-локомотивна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Димо Иванов Обрешков – специалност „Движение и търговска“ и Марко Тончев Петков – специалност „Влаково-превозна“.

ДВАДЕСЕТ И ТРЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Миле Йорданов Костов – специалност „Движение и търговска“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Дано Иванов Данов – специалност „Машинно-локомотивна“ и Йосиф Иванов Стоименов – специалност „Влаково-превозна“.

ДВАДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Кирил Миронов Николов – специалност „Движение и търговска“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Генади Момчилов Колев – специалност „Машинно-локомотивна“ и Елефтери Дамянов Колев – специалност „Постройка и поддържане железопътни линии“.

ДВАДЕСЕТ И ПЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Иванов Стойнов – специалност „Машинно-локомотивна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Георги Стаменов Кирков – специалност „Постройка и поддържане на железопътни линии“.

ДВАДЕСЕТ И ШЕСТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Иванов Узунов – специалност „Машинно-локомотивна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Стефан Иванов Пенчев – специалност „Движение и търговска“ и Петко Петров Вачов – специалност „Постройка и поддържане на железопътни линии“.

ДВАДЕСЕТ И СЕДМИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Атанас Ангелов Атанасов – специалност „Експлоатация и ремонт на локомотивите“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Асен Симеонов Милев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Никола Трифонов Ганчев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав“ и Димитър Иванов Петков – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ДВАДЕСЕТ И ОСМИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Пейчо Петров Киров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Христо Добрев Боев – специалност „Експлоатация и ремонт на локомотивите“; Славчо Пенев Рангелов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав“ и Смилен Кънев Георгиев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ДВАДЕСЕТ И ДЕВЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Александър Иванов Кедиков – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Асен Стоянов Парлапански – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – локомотивен машинист“; Величко Стефанов Гюров – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – машинен техник“ и Михаил Аврамов Желев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Никола Кирилов Пешев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – локомотивен машинист“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Владимир Бетов Ценколовски – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Благой Андонов Груев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – машинен техник“ и Димитър Янков Иванов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Йорданов Божков – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – машинен техник“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Борис Трайков Михайлов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Димитър Димитров Добренев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“ и Георги Христов Кънев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТ И ВТОРИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Владислав Димитров Цонев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Веска Желева Илиева – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Стоил Иванов Гелев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“ и Борис Петков Борисов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – машинен техник“.

ТРИДЕСЕТ И ТРЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Йордан Николов Бежанов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Стефан Колев Стефанов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“ и Груди Райков Калоянов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“.

ТРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Личо Димитров Събев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Янко Томов Чамов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Франц Йосифов Францов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“ и Христо Аргиров Николов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“.

ТРИДЕСЕТ И ПЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Цено Цветков Младенов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Ангел Георгиев Киряков – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“;

Алекси Петров Гайдаров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“; Йончо Параскевов Коповски – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Вълчо Ангелов Бойков – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТ И ШЕСТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Венко Любенов Паунов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Кирил Иванов Димитров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Моно Найденов Монов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“; Симеон Михайлов Елкин – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Спасен Димитров Кръстев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТ И СЕДМИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Марин Петров Атанасов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“;

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Никола Костадинов Стаменов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Георги Пенев Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“; Иван Дончев Иванов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Петър Пантелеев Апостолов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТ И ОСМИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стоян Крумов Станчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“;

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Пенчо Косев Генчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Йордан Георгиев Стоянов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“; Асен Ангелов Луканов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Ефтим Миланов Гелев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ТРИДЕСЕТ И ДЕВЕТИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Къчов Митов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“;

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Ангел Георгиев Танев – специалност „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“ и Кольо Тодоров Колев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“.

/Държавно железопътно училище, Отчети за учебните години 1926 -1945 год./



ИВАН ДАМЯНОВ ИЛИЕВ

Роден е на 10 ноември 1910 год. в село Портитовци, обл. Монтана. Завършва Първа мъжка гимназия в София, Държавното железопътно училище и Софийски университет – специалност „Държавно стопанство,,.

През 1947 год. постъпва в Държавното средно железопътно училище като инструктор, а след това е преназначен за преподавател по дисциплините „Влакови спирачки „ и „Експлоатация и ремонт на локомотивите,, в Средното транспортно училище, Транспортния техникум и ПЖИ „Тодор Каблешков“.

През 1949 год. е назначен за началник на специалност „Локомотивни машинисти“, а от 1960 год. е заместник–началник по учебната и производствената практика на Полувисшия железопътен институт.

Съавтор е на два учебника. Удостоен е със званието „Почетен железничар“.

През 1976 год. се пенсионира.